Regionale Verkehrskonferenz
Oberland-West
Fliederweg 11, 3600 Thun
033 224 04 30
www.rvk5.ch ▪ info@rvk5.ch

# Regionales Angebotskonzept 2018-2021

## Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern

Exemplar für das AÖV

Thun, 23. Mai 2016

# Impressum

## Herausgeber

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West
c/o ALPGIS AG
Fliederweg 11
3600 Thun
033 224 04 30
info@rvk5.ch

## Mitglieder Ausschuss Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

***Entwicklungsraum Thun***

Jürg Marti, Präsident, Steffisburg (Agglomeration Thun)
Marianne Dumermuth, Thun (Agglomeration Thun)
Jolanda Brunner, Spiez (Region Spiez)
Markus Mösching, Diemtigen (Niedersimmental)
Anna-Elisabeth Wenger, Buchholterberg (Ostamt)
André Schmid, Burgistein (Westamt inkl. Gemeinden Gürbetal)

***Obersimmental und Saanenland***

Therese Mösching, Gstaad
Hans-Peter Marggi, Zweisimmen

***Kandertal***

Andreas Grünig, Geschäftsführer Planungsregion Kandertal

***Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)***

Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
Markus Wyss, Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurskreis I (OIK I)
Jürg Lehmann, Verkehrsbetriebe STI AG
Christoph Schenk, BLS AG
Rudolf Simmler, Postauto AG
Hans Schmid, AFA AG
Raymond Vuadens, MOB AG

## Projektleitung und -bearbeitung

Seraina Ziörjen, Geschäftsführerin RVK 5 (Projektleitung)
Emanuel Buchs, ALPGIS AG

## Bezugsquelle

Dieser Bericht kann unter www.rvk5.ch heruntergeladen werden.

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis ..... 4
Abbildungsverzeichnis ..... 7
Tabellenverzeichnis ..... 7
Abkürzungen ..... 7
Grundlagenverzeichnis ..... 7

**Teil A: Ausgangslage und Rahmenbedingungen ..... 9**
**1 Ausgangslage und Vorgehen ..... 9**
1.1 Übergeordnete Situation ..... 9
1.2 Regionale Ausgangslage ..... 9
1.3 Ziele ..... 10
1.4 Vorgehen ..... 10

**2 Rahmenbedingungen ..... 12**
2.1 Fernverkehr ..... 12
2.2 Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) 2025 und 2030 ..... 12
2.3 Regionaler Bahnverkehr ..... 12
2.3.1 2. Teilergänzung S-Bahn Bern ..... 13
2.3.2 Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost ..... 14

**3 Regionale Grundlagen ..... 16**
3.1 Regionales Angebotskonzept und kantonaler Angebotsbeschluss 2014-2017 ..... 16
3.2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW) ..... 16
3.3 Agglomerationsprogramm V+S Thun ..... 18

**Teil B: Regionales Angebotskonzept 2018 – 2021 ..... 19**
**4 Region Thun ..... 19**
4.1 Agglomeration Thun ..... 19
4.2 ÖV-Strategie Agglomeration Thun ..... 19
4.3 ÖV-Konzept Stadt Thun ..... 19
4.4 Heutiges Angebot ..... 20
4.4.1 Regionalverkehr Bahn ..... 22
4.4.2 Bus Stadtlinien ..... 22
4.4.3 Bus Regionallinien Agglomeration Thun ..... 23
4.4.4 Bus Regionallinien Westamt ..... 23
4.4.5 Bus Regionallinien Ostamt ..... 24
4.5 Anschlussproblematik im Knoten Thun ..... 24
4.6 Neues Konzept Regionale Buslinien Thun ..... 25
4.7 Überprüfung der kritischen Linien Region Thun ..... 25

4.7.1 Linie 56 Riggisberg-Wattenwil ..... 25
4.7.2 Linie 57 Uetendorf TUS-Uetendorf Bahnhof ..... 25
4.8 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote ..... 26
4.9 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe ..... 26
4.9.1 Linie 3 Verlängerung Steffisburg – Heimberg (Alte Bernstrasse – Dornhalde) ..... 26
4.10 Konzeptanträge 2018 – 2021 Region Thun ..... 26
4.10.1 Bahnlinien ..... 26
4.10.2 Buslinien Agglomeration Thun ..... 27
4.10.3 Buslinien Thuner Westamt ..... 30
4.10.4 Buslinien rechte Seeseite ..... 31
4.10.5 Buslinien Thuner Ostamt ..... 33

**5 Region Spiez ..... 35**
5.1 Überprüfung Ortsbus Spiez ..... 35
5.2 Heutiges Angebot ..... 37
5.2.1 Regionalverkehr Bahn ..... 37
5.2.2 Buslinien ..... 37
5.3 Erfolgskontrolle kritischer Linien ..... 38
5.4 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote ..... 38
5.5 Konzeptanträge 2018 – 2021 Region Spiez ..... 38
5.5.1 Buslinien ..... 38

**6 Region Kandertal ..... 40**
6.1 Studie IC-Halt Frutigen ..... 40
6.2 Heutiges Angebot ..... 41
6.2.1 Regionalverkehr Bahn ..... 41
6.2.2 Regionalverkehr Bus ..... 41
6.3 Erfolgskontrolle der kritischen Linien ..... 42
6.3.1 Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen ..... 42
6.4 Konzeptanträge 2018 – 2021 Kandertal ..... 42
6.4.1 Bahnlinien ..... 42
6.4.2 Buslinien ..... 42

**7 Region Simmental – Saanenland ..... 45**
7.1 ÖV-Konzept Saanenland ..... 45
7.2 Heutiges Angebot ..... 45
7.2.1 Regionalverkehr Bahn ..... 45
7.2.2 Regionalverkehr Bus ..... 46
7.3 Erfolgskontrolle der kritischen Linien ..... 47
7.3.1 Linie 31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp ..... 47
7.3.2 Linie 12.182 Gstaad – Turbach – (Rotengraben) ..... 47
7.4 Konzeptanträge 2018 – 2021 Simmental – Saanenland ..... 47
7.4.1 Bahnlinien ..... 47
7.4.2 Buslinien ..... 50

**8 Zusammenfassung der Anträge und Priorisierung ..... 52**

**9 Anhang ..... 56**

9.1 Erfolgskontrolle RVK 5 ..... 56

9.2 Modal Split Agglomeration Thun ..... 57

9.3 RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6 (Stand Vorprüfung 29.11.2015) ..... 58

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehen zur Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2018-2021 .....11
Abbildung 2: Netzgrafik Bahnverkehr Berner Oberland 2016 (BLS) .....15
Abbildung 3: Linienplan STI .....21
Abbildung 4: Neue Linienführung der verlängerten Linie 3 (3B-AG 2011) .....27
Abbildung 5: Übersicht Fahrplanangebot ohne STI-Linie 1 (Quelle: Ortsbuskonzept Spiez 2012) .....35
Abbildung 6: Bauzonenreserven Gemeinde Spiez (Agglomerationsprogramm 2. Generation: S.30).....38

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Thun – Bern, Angebot 2020 .....13
Tabelle 2: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Bern – Thun, Angebot 2020 .....13
Tabelle 3: Zusammenfassung der zusätzlich benötigten Abendkurse .....29
Tabelle 4: Übersicht aller Anträge der RVK 5 für das Angebotskonzept 2018 -2021 inkl. regionale Priorisierung.....55

## Grundlagenverzeichnis

- **2. Teilergänzung S-Bahn Bern**, Planungsbericht, AÖV, 2013
- **Agglomerationsprogramm V+S Thun 2. Generation**, Entwicklungsraum Thun, 2012
- **Agglomerationsprogramm V+S Thun 3. Generation**, Entwicklungsraum Thun, in Erarbeitung, 2015
- **ÖV-Konzept Agglomeration Thun**, Schlussbericht, RVK Oberland-West, Metron, 2011
- **ÖV-Konzept Saanenland**, AöV und RVK Oberland-West, Bahn + Bus Beratung AG 3B, 2012
- **ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2013, überarbeitet 2015
- **ÖV-Konzept Thun Nord**, Schlussbericht, Region Thun InnertPort, Metron, 2006
- **ÖV-Studie Thun Süd, Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und des Stadions mit Mantelnutzung**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2008
- **Ortsbus Spiez**, Schlussbericht, RVK Oberland-West, Metron, 2012
- **Regionales Angebotskonzept 2014-2017**, Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Version für das AöV, RVK Oberland-West, 2012
- **Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West 2. Generation**, Exemplar für die
  kantonale Vorprüfung, Entwicklungsraum Thun, 2015
- **STEP Ausbauschritt 2030**, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland, Hintergrundbericht zur Einreichung des Angebotskonzepte an das BAV, AÖV, INFRAS, 2014
- **Studie IC-Halt Frutigen**, RVK Oberland-West, Hochschule Luzern, 2011
- **Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost**, Entscheidungsgrundlagen, AÖV, Infras, Mitwirkungsbericht, Februar 2016

## Abkürzungen

| | |
|---|---|
| AFA | Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG |
| AGV | Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr |
| AGR | Amt für Gemeinden und Raumordnung |
| AÖV | Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination |
| AP V+S | Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung |
| BauG | Baugesetz des Kantons Bern |
| BLS | BLS AG Bern |
| ERT | Entwicklungsraum Thun |
| HVZ | Hauptverkehrszeiten |
| HST | Halbstundentakt |
| IF | Infrastrukturfonds |
| KDG | Kostendeckungsgrad |
| KP | Kurspaar |
| LBT | Lötschberg-Basistunnel |
| MOB | Montreux-Berner Oberland Bahn |
| NAF | Nationalstrassen- und Agglomerationsfond |
| OIK I | Oberingenieurkreis Oberland |
| PAG | PostAuto AG |
| RAK | Regionales Angebotskonzept |
| RGSK | Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept |
| RVK | Regionale Verkehrskonferenz |
| RVK 5 | Regionale Verkehrskonferenz Oberland West |
| STI | Verkehrsbetriebe STI AG |
| TOW | Thun Oberland-West |
| TU | Transportunternehmung |

# Teil A: Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## 1 Ausgangslage und Vorgehen

### 1.1 Übergeordnete Situation

Die Regionalen Angebotskonzepte, die von den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) zu erarbeiten sind, dienen dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) als Basis für die Erstellung des kantonalen Angebotskonzepts. Die Regionalen Angebotskonzepte sind als Anträge der RVKs zu verstehen. Der Kanton gleicht die Angebotskonzepte unter den verschiedenen Regionen unter Berücksichtigung der Angebotsverordnung (AGV) und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ab und fügt diese zum Kantonalen Angebotskonzept zusammen. Dieses wiederum bildet die Grundlage für den Angebotsbeschluss des Grossen Rats.

### 1.2 Regionale Ausgangslage

Nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (LBT) im Dezember 2007, fanden zahlreiche Angebotsveränderungen statt, welche im Angebotsbeschluss 2005-2008 berücksichtigt und im regionalen Angebotskonzept 2008 erweitert wurden. Im darauf folgenden Angebotskonzept 2010-2013 wurde dieses Angebot punktuell verbessert und ergänzt.

Im regionalen Angebotskonzept (RAK) 2014-17 galt das Hauptaugenmerk der Umsetzung der Massnahmen aus dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW) der 1. Generation bzw. der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) Thun der 1. und 2. Generation. Diese Massnahmen bilden nach wie vor das Fundament für die Planungen im öffentlichen Verkehr im Perimeter der RVK 5. Im Rahmen der Erarbeitung des AP V+S 2. Generation entstand auch die ÖV-Strategie Agglomeration Thun mit dem Ziel, die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des ÖV in der Agglomeration aufzuzeigen. Zudem wurde das 10-jährige Ortsbuskonzept von Spiez überarbeitet.

Zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum wurden das ÖV-Konzept Saanenland und die Studie zum IC-Halt in Frutigen verfasst. Weitere Abklärungen betrafen die Ortsbussysteme Adelboden und Lenk.

Die Anträge aus dem RAK 2014-17 wurden vom Kanton, vor allem aufgrund der finanziellen Situation, grösstenteils abschlägig beurteilt. Sie wurden im Rahmen der Erarbeitung des RAK 2018-21 überprüft und werden mehrheitlich erneut eingereicht.

Die Erfolgskontrolle der Linien im Perimeter der RVK Oberland-West zeigt ein erfreuliches Bild (vgl. Erfolgskontrolle RVK im Anhang). Von den 55 aufgeführten Linien sind nur 5 sogenannte Kritische Linien zu überprüfen, da sie eines der beiden Kriterien (Auslastung und Kostendeckungsgrad) nicht erfüllen. Der Fall, dass eine Linie weder Auslastung noch Kostendeckungsgrad im Minimum erreicht, kommt gar nicht vor.

## 1.3 Ziele

Die folgenden Aspekte sind gemäss dem AÖV im regionalen Angebotskonzept 2018 – 2021 zu behandeln:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung (AGV)[1] beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen. In der RVK-OW betrifft dies folgende Linien (im folgenden "kritische Linien" genannt):
  - Linie 31.056 Riggisberg-Wattenwil → Kapitel 4.7.1
  - Linie 31.057 Uetendorf TUS-Uetendorf Bahnhof → Kapitel 4.7.2
  - Linie 31.210 Reichenbach-Frutigen → Kapitel 6.3.1
  - Linie 31.260 Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp → Kapitel 7.3.1
  - Linie 12.182 Gstaad-Turbach (-Rothengraben) → Kapitel 7.3.2

- Erfolgskontrolle bei allen während der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses neu gestalteten Angeboten (neue Linien oder Linien mit massgeblichen Erweiterungen wie Taktverdichtungen). Bei Gebieten mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung werden Verbesserungsvorschläge erwartet.

  In der RVK-OW wurden im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2014-17 keine neuen Angebote eingeführt.

- Umsetzung von Inhalten der RGSK. Dabei kommt ein besonderes Gewicht der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs zu. Die Massnahmen zum ÖV aus dem RGSK TOW werden in Kapitel 3.2 behandelt.

- Erfolgskontrolle der auf Ende 2017 auslaufenden Versuchsbetriebe. Dies betrifft in der RVK-OW die folgende Linie:
  - Linie 31.003 Verlängerung Steffisburg alte Bernstrasse – Heimberg Dornhalde → Kapitel 4.9.1

Zusätzlich zu den vom AÖV vorgegebenen Aufgaben berücksichtigt das vorliegende Konzept vom Ausschuss als sinnvoll erachtete Vorschläge der Gemeinden und Transportunternehmungen sowie Massnahmen, die sich aus den weiteren konzeptionellen Grundlagen ergeben.

## 1.4 Vorgehen

Die Geschäftsstelle der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West hat die Gemeinden und diverse Vereine und Verbände dazu eingeladen, ihre Anliegen und Wünsche an den öffentlichen Verkehr für die Planungsperiode 2018-21 einzureichen (Brief vom 5. August 2015). Dazu wurde auch ein Fragebogen zu den Anliegen betreffend Schülertransporte verschickt. Die eingegangenen Anliegen wurden von der RVK-Geschäftsstelle anschliessend den Transportunternehmen zur Einschätzung vorgelegt (November 2015).

Mit einzelnen Transportunternehmungen (STI 14.12.2015, PAG 7.12.2015) wurden die Anliegen sowie die zu überprüfenden Linien direkt besprochen. Mit anderen Transportunternehmern wurden die Anliegen per Telefon oder E-Mail besprochen. Für die meisten kritischen Linien wurden bereits im Vorfeld Massnahmen ergriffen.

[1] Die Verordnung findet sich auf http://www.sta.be.ch/belex/d/ unter der Nummer 762.412

An den RVK-Ausschuss-Sitzungen vom 5.11.2015 und 20.1.2016 wurden die Anliegen diskutiert und die Anträge für die Mitwirkung festgelegt. Das auf dieser Basis erstellte Angebotskonzept (Version für die Mitwirkung) wurde den Gemeinden, TUs und weiteren interessierten Stellen zur Mitwirkung unterbreitet (25.1. – 25.3.2016). Nach der Behandlung der Mitwirkungsresultate durch den Ausschuss am 13. April 2016 wurde das Konzept entsprechend angepasst (Version für die a.o. Mitgliederversammlung). An der ausserordentlichen Mitgliederversammlung vom 11. Mai 2016 haben die Gemeindevertreter das Regionale Angebotskonzept 2018 – 2021 behandelt und einstimmig verabschiedet. Die Zustellung an das AÖV erfolgt fristgerecht per Ende Mai 2016 (Version für das AÖV).

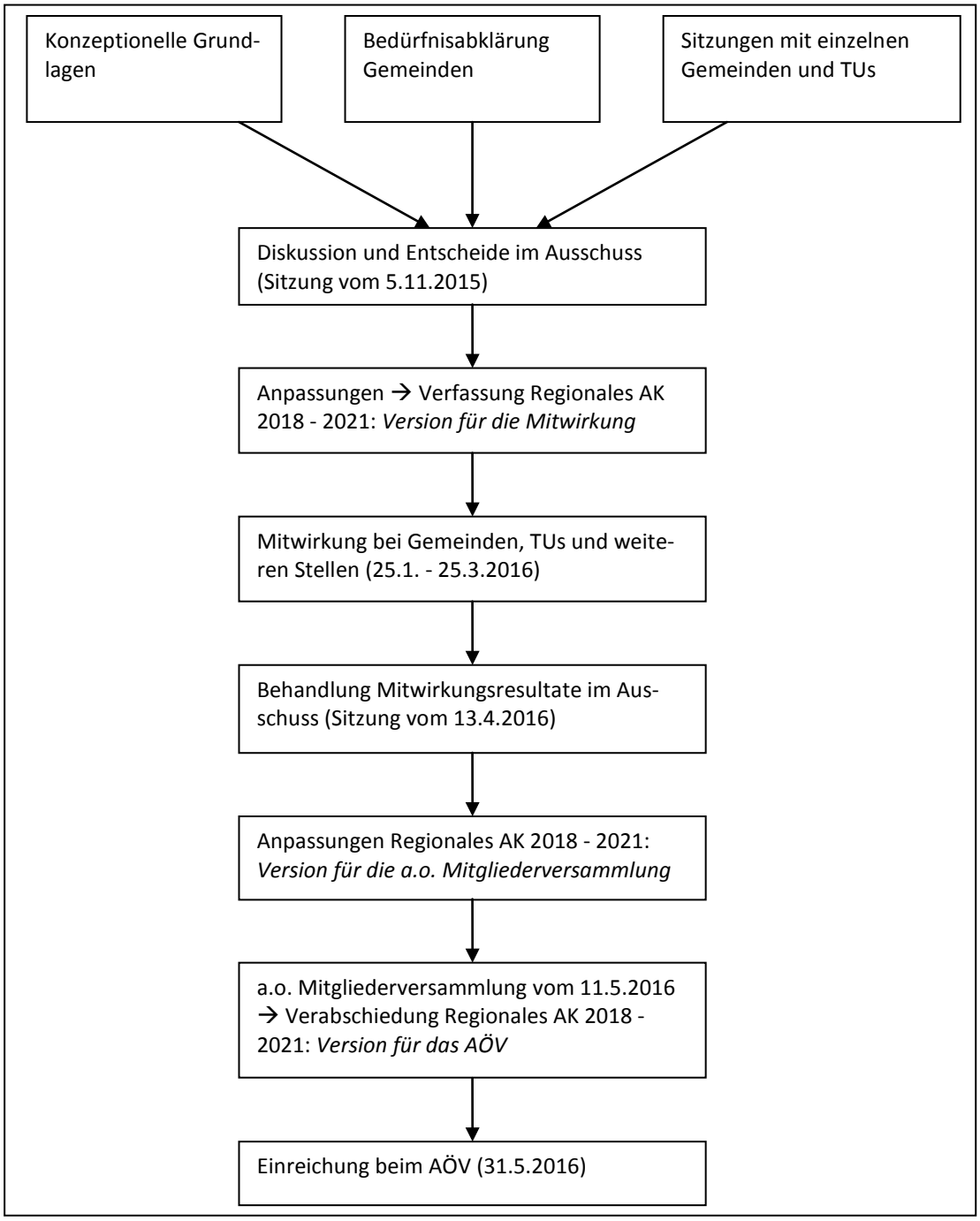


Abbildung 1: Vorgehen zur Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2018-2021

# 2 Rahmenbedingungen

## 2.1 Fernverkehr

Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und die Einführung des Vollknotens Interlaken per Dezember 2007 haben in der RVK 5 grosse Veränderungen zur Folge gehabt. Die grösstenteils weggefallenen IC-Halte zwischen Spiez und Visp, aufgrund der Führung der IC-Züge durch den Basistunnel, haben für das Kandertal zu erheblichen Konsequenzen geführt. Mit der stündlichen Führung der RE/Regio Lötschberger direkt ab/nach Bern konnte die Situation per Dezember 2011 verbessert werden. Zur möglichen Potentialabschätzung einer Wiedereinführung des IC-Halts in Frutigen hat die RVK 5, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern, eine Studie erstellt (vgl. Kapitel 6.1). Die Änderung der Fahrlagen der Fernverkehrszüge bedingte in Thun und Spiez die Anpassung der Anschlüsse. Insbesondere in Thun, das den erst im Dezember 2004 eingeführten 00/30-Knoten wieder verloren hat, musste eine Verschlechterung der Anschlüsse nach/von dem Oberland hingenommen werden.

Seither waren im Perimeter der RVK 5 keine grösseren Anpassungen oder Neuerungen im Fernverkehr zu verzeichnen und auch in der nächsten Angebotsperiode 2018-2021 ist nicht mit grösseren Veränderungen zu rechnen.

## 2.2 Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) 2025 und 2030

Mit dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 (STEP 2025) wurde der Kapazitätsausbau zwischen Gümligen und Münsingen beschlossen. Die Planungen zu STEP 2030 laufen zurzeit noch. Das BAV hat die Kantone aufgefordert, ihre Angebotsvorstellungen zum Ausbauschritt 2030 innerhalb der interüberkantonalen Planungsregionen einzubringen. Der Planungsraum Bern – Oberland des Kantons Bern ist der Planungsregion Westschweiz zugeordnet. Der Hintergrundbericht *STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland* des AÖV (2014) sind die folgenden Konzepte aus dem Perimeter der RVK 5 aufgeführt.

- BE-01: Zusatzzüge bei der S1 Bern – Thun in Hauptverkehrszeiten
- BE-02: Ergänzende Angebote des Fern-und Regionalverkehrs im Aaretal und ins Berner Oberland - Varianten 1 bis 4 (prioritäres Projekt)
- BE-03: Durchgehender Stundentakt beim RE zwischen Spiez und Zweisimmen
- BE-17: Rollmaterialanpassung zwischen Burgdorf und Thun
- BE-20: Neue Haltestelle Thun-Nord

## 2.3 Regionaler Bahnverkehr

Der Regionalverkehr auf den Bahnlinien in der Umgebung von Thun stellt zwar ein durch den Kanton bestelltes Angebot dar und wird im Regionalen Angebotskonzept behandelt. Bei den nachfolgenden Linien Thun – Bern via Münsingen und via Belp handelt es sich aber um Verkehr der S-Bahn Bern, der in einem grösseren Rahmen auf kantonaler Ebene bearbeitet wird. Der RVK 5 kommt dabei lediglich eine begleitende Funktion zu.

- S1 Thun – Münsingen – Bern (- Freiburg)
- S4 / S44 Thun – Belp – Bern (-Solothurn/Sumiswald-Grünen)

Ähnlich ist die Situation bezüglich des RE Thun – Konolfingen (-Solothurn) und des RE „Lötschberger“, die beide mehrere Regionen und sogar Kantone berühren und in verschiedene Anschlussknoten eingebunden sind.

- Linie 330 RE Lötschberger
- Linie 340 RE Thun – Konolfingen (-Solothurn)

Das im Regionalverkehr geltende Angebot auf diesen Linien stellt somit für das Regionale Angebotskonzept nicht einen eigentlichen Planungsinhalt dar, sondern ist vielmehr als Rahmenbedingung für die Fahrplangestaltung auf dem Busnetz zu sehen, die regional nur in minimalem Rahmen beeinflusst werden kann (vgl. Netzgraphik Angebot Bahn Berner Oberland 2016 auf Seite 15).

Die folgenden beiden Studien dienen als Rahmenbedingung für die zukünftige Entwicklung der S-Bahn Bern und des Regionalverkehrs zwischen Spiez und Interlaken.

### 2.3.1 2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Der Planungsbericht zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern des AÖV liegt seit Dezember 2013 vor. Darin wird das Zielkonzept im Angebotshorizont 2025 beschrieben, wobei bis dahin drei Horizonte unterschieden werden (Angebotsschritte 2014, 2020 und 2025). Voraussetzung für die Angebotsschritte 2020 und 2025 ist die Umsetzung des STEP Ausbauschritts 2025 (vgl. Kapitel 2.2).

**Korridor Thun – Münsingen – Bern (S1/S12)**

Angebot 2020: - Führung zusätzlich notwendiger Zusatzzüge (S1 und RE) Bern – Münsingen – Thun in der HVZ

| Linie | | Bern an | Zuglauf |
|---|---|---|---|
| S | Zusatzzug Mo-Fr | 7.06 | Thun – Bern |
| RE | Zusatzzug Mo-Fr | 7.20 | Thun – Bern |
| S | Zusatzzug Mo-Fr | 7.36 | Münsingen – Bern |

Tabelle 1: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Thun – Bern, Angebot 2020
(Quelle: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV 2013, S. 56)

| Linie | | Bern ab | Zuglauf |
|---|---|---|---|
| S/RE | Zusatzzug Mo-Fr | 17.08 | Bern – Thun ohne Halt zw. Ms und Th |
| S | Zusatzzug Mo-Fr | 17.24 | Bern – Münsingen |
| IR | Zusatzzug Mo-Fr | 17.32 | Bern – Thun |
| S/RE | Zusatzzug Mo-Fr | 18.08 | Bern – Thun ohne Halt zw. Ms und Th |
| S | Zusatzzug Mo-Fr | 18.24 | Bern – Münsingen |

Tabelle 2: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Bern – Thun, Angebot 2020
(Quelle: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV 2013, S. 56)

Angebot 2025: - 1/4h-Takt zwischen Flamatt – Bern – Münsingen durch Überlagerung von S1 und S12
- S1 Freiburg – Bern – Münsingen (Rollmaterial: NSF)
- S12 Laupen – Bern – Thun (Rollmaterial: MUTZ)

**Korridor Thun – Belp – Bern (S3, S31, S4, S44)**

Angebot 2020: - neue Haltestelle Kleinwabern (ab 2018)

Angebot 2025: - neues Rollmaterial auf S4 und S44 (NSF); dadurch Beschleunigung und reguläre Übergangszeit von 4 Minuten in Thun
- S4/S44 einheitlich als S4 bezeichnet

**Korridor Hasle-Rüegsau – Konolfingen – Thun**

Angebot 2020: - Zusatz-Regio (3. Produkt) im Stundentakt Konolfingen – Thun 6-20 Uhr
- Regio mit RBDe-Jumbo

Angebot 2025: - neue Durchbindung des RE: nach Bern – Neuenburg statt nach Solothurn
- RE mit NINA 4-teilig, Regio mit NSF

### 2.3.2 Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost

Die Regionalzugslinie Spiez – Interlaken erschliesst tagsüber stündlich die zwei Gemeinden Leissigen und Därligen. Am Abend erschliesst zwischen 20:00 und 00:30 Uhr ein Bus den Korridor Spiez – Interlaken Ost. Die Nachfrage in den Regionalzügen wird vor allem durch das Bedürfnis der direkten Verbindungen zwischen den Orten Spiez und Interlaken geprägt. Der Fahrplan wird durch die Anforderungen des Fernverkehrs und durch die weitgehend einspurige Bahnlinie bestimmt.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Studien zur Verbesserung der heutigen ÖV-Erschliessung erarbeitet. Zurzeit wird unter der Federführung des AÖV die Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost als Entscheidungsgrundlage erarbeitet (Stand Mitwirkungsbericht Februar 2016).

Ziel der Studie ist das Aufzeigen der zweckmässigsten ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen. Im Planungshorizont ab 2023 werden dazu vier Varianten verglichen und beurteilt

- Variante Bahn – Regio
- Variante Bahn – Flügelzug
- Variante Bahn/Bus
- Variante Bus

Die Ergebnisse aus der Studie (öffentliche Mitwirkung vom 21.3 - 6.5.2016) fliessen direkt in die Erarbeitung des kantonalen Angebotskonzepts 2018-2021 ein.

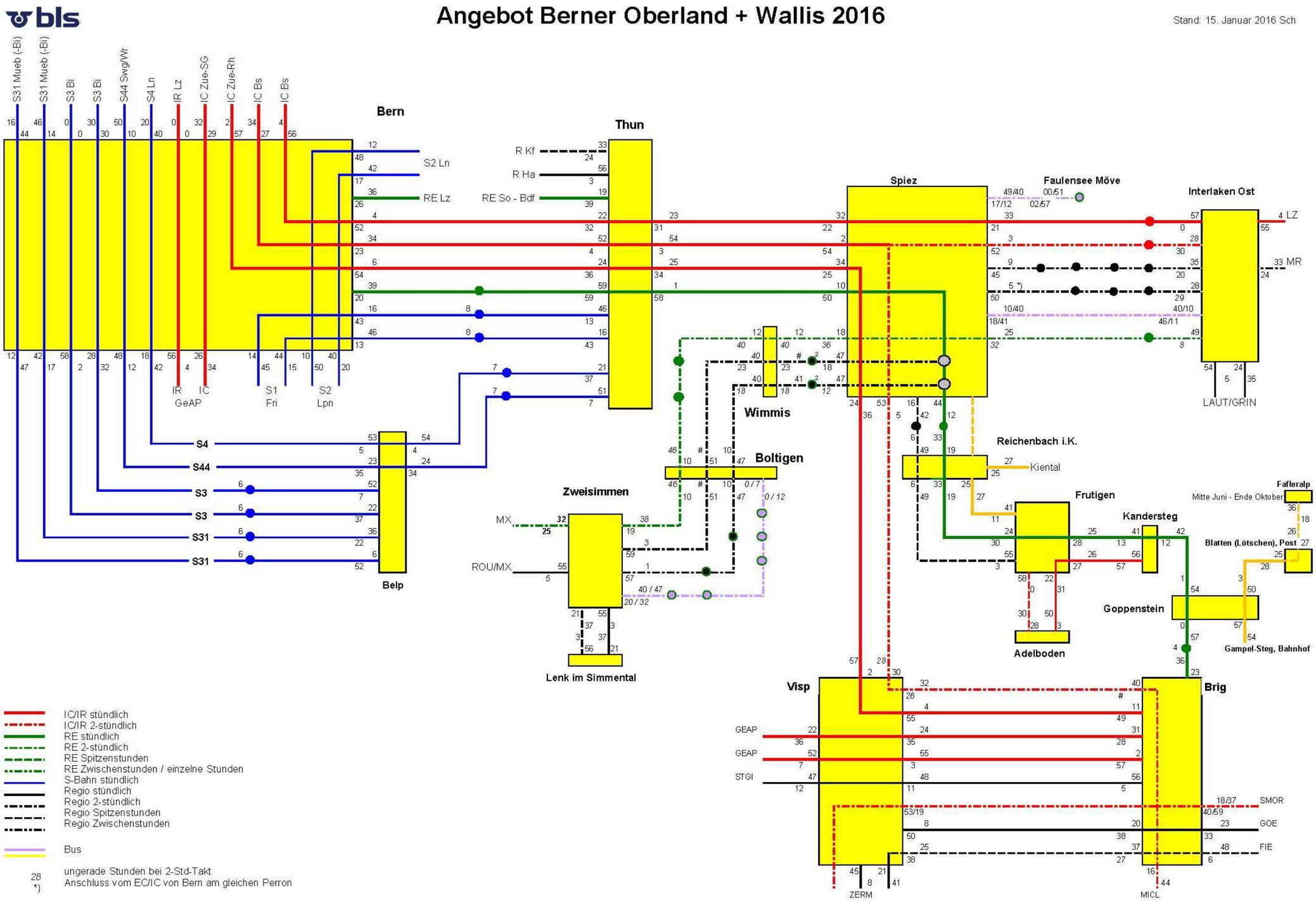


Abbildung 2: Netzgrafik Bahnverkehr Berner Oberland 2016 (BLS)

# 3 Regionale Grundlagen

## 3.1 Regionales Angebotskonzept und kantonaler Angebotsbeschluss 2014-2017

Das Regionale Angebotskonzept 2014-2017 der RVK 5 wurde im Mai 2012 dem AÖV als Grundlage für das kantonale Angebotskonzept eingereicht. Der Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern erfolgte in der Märzsession 2013.

Von den Anträgen umgesetzt werden konnte in der Zwischenzeit die geringfügige Änderung der Linienführung 230 Adelboden - Frutigen – Kandersteg via „Unteres Widi". Teilweise umgesetzt wurde das ÖV-Konzept Saanenland auf der Linie 120 Montreux – Zweisimmen (vgl. Kapitel 7.1 und 7.2). Die Mehrheit der Anträge wurde im kantonalen Angebotsbeschluss vor allem aufgrund der finanziellen Situation abgelehnt. Die RVK 5 hat deshalb beschlossen, die Anträge aus dem Angebotskonzept 2014-2017 zu überprüfen und teilweise erneut zu beantragen.

## 3.2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW)

Die RGSK dienen gemäss Art. 98a BauG der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene und beinhalten das Agglomerationsprogramm gemäss Bundesrecht. Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. In Regionen wie Thun Oberland-West, die über keine Regionalkonferenz verfügen, erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz und den Planungsregionen das RGSK.

Die drei Regionen aus der RVK OW erarbeiten zurzeit die zweite Generation des RGSK TOW. Es handelt sich um eine Aktualisierung des RGSK TOW der 1. Generation und beinhaltet die behördenverbindlichen Teile des AP V+S der 3. Generation.

Folgende ÖV-Massnahmen sind im RGSK TOW 2. Generation enthalten:

**ÖV-1 Austauschräume, Anbindung Agglomerationen**

Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit der Agglomeration Bern und dem nationalen Netz verbunden. Die notwendige Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Fernverkehr und S-Bahn) wird sichergestellt.

**ÖV-3 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun**

Ein Grossteil des Agglomerationskerns und der Agglomeration mit städtischer Struktur wird mit dem öffentlichem Verkehr der ÖV-Güteklassen B oder C erschlossen. Das Massnahmenblatt umfasst folgende Teilmassnahmen:

- ÖV-Str-3-b: Verbessern der ÖV-Erschliessung Korridor Thun Nordwest – Uetendorf
- ÖV-Str-3-c: Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord
- ÖV-Str-3-d: Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP BHF Steffisburg
- ÖV-Str-3-e: Zusätzliche Linienführung, -optimierung; Abstimmung ÖV- und Siedlungsentwicklung Thun Süd
- ÖV-Reg-3-f: Neue S-Bahn Anbindung ESP Thun Nord

**ÖV-4 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes und rechtes Thunerseeufer**

Das rechte Thunerseeufer soll bis Oberhofen mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden (Einführung eines durchgehenden 10'-Takts). Verbesserungen werden auch am linken Thunerseeufer angestrebt. Hier steht die Taktverdichtung zwischen Gwattzentrum und Spiez im Vordergrund. Im Falle einer Umnutzung des Kieswerks im Gebiet Kandergrien wird eine Anbindung am Stadtnetz zum Thema (Verschiebung Wendepunkt vom Gwattzentrum ins Gebiet Kandergrien). Das Massnahmenblatt besteht aus zwei Teilmassnahmen:

- ÖV-Str-4-a: Stärkung rechtes Seeufer
- ÖV-Str-4-b: ÖV-Anbindung Kandergrien, Taktverdichtungen linkes Seeufer

**ÖV-6 ÖV-Anbindung Frutigen**

Eine optimale Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen ist zu prüfen. Aktueller Stand: Die Studie IC-Halt Frutigen (2011) diente als Grundlage für den Antrag ans BAV (2014) zur Prüfung eines IC-Halts in Frutigen im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2030. Die Resultate zum STEP 2030 bleiben abzuwarten. Später folgen möglicherweise weitere Massnahmen zur Umsetzung.

**ÖV-7 ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum**

Festlegung der notwendigen Massnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Erschliessung des ländlichen Raumes mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Zentren 3./4. Stufe, Tourismuszentren und Ausflugsziele gemäss RGSK (Angebotsverbesserungen, Neuerschliessung von Gebieten im ländlichen Raum, Infrastrukturmassnahmen Strasse/ Schiene etc.).

**ÖV-8 Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten (Agglomeration)**

Fahrzeitverkürzung und Sicherstellung der Umsteigebeziehungen in Thun durch Umsetzung des Betriebskonzeptes bzw. Erhöhung der Betriebsstabilität. Das Massnahmenblatt enthält folgende Teilmassnahmen:

- ÖV-Reg-8-a: Uetendorf, Perronverlängerung (220 m), Doppelspurausbau Uetendorf – Uetendorf Allmend
- ÖV-Reg-8-b: Seftigen, Perronverlängerung (220 m)

**ÖV-9 Perronverlängerungen, Doppelspurausbau und Aufhebung Niveauübergänge: ausserhalb Agglomeration**

Ein verbessertes Angebotskonzept mit Fahrplanverdichtungen und Fahrzeitverkürzung auf den Strecken Bern –Thun und Spiez – Zweisimmen sowie Spiez – Kandersteg mit der Erhöhung der Fahrplan- und Betriebsstabilität sollen umgesetzt werden. Das Massnahmenblatt enthält folgende Teilmassnahmen:

- ÖV-Reg-9-c: Eifeld, Perronverlängerung (P55), Ausbau zur Kreuzungsstation
- ÖV-Reg-9-e: Erlenbach i.S., Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation
- ÖV-Reg-9-f: Därstetten, Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation, Option: Niveauübergang Kantonsstrasse aufheben
- ÖV-Reg-9-g: Oberwil i.S., Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation
- ÖV-Reg-9-h: Boltigen, Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation
- ÖV-Reg-9-i: Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis für Doppelführungen und bei Kreuzungsverlegungen
- ÖV-Reg-9-k: Grubenwald, Prüfung Aufhebung der Haltestelle
- ÖV-Reg-9-L: Zweisimmen, Umbau des Bahnhofs inkl. Umspuranlage für Trans Golden Pass
- ÖV-Reg-9-m: Wimmis-Burgholz, Aufhebung Niveauübergang

Das Angebotskonzept 2018–21 stützt sich in weiten Teilen auf die im RGSK geforderten Massnahmen.

## 3.3 Agglomerationsprogramm V+S Thun

Das Agglomerationsprogramm (AP) Thun stützt sich auf die Agglomerationspolitik des Bundes von 2001. Es dient der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr und wird vom Bund als Grundlage für die Mittelvergabe aus dem Infrastrukturfonds (IF) verwendet. Durch die Einführung der Agglomerationspolitik ist es gelungen, die Zusammenarbeit in den Agglomerationen sowie zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Der IF soll zukünftig durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsfond (NAF) abgelöst werden. Die Finanzierung des Fonds ist allerdings noch nicht beschlossen.

Aktuell erarbeitet der Entwicklungsraum Thun (ERT) die dritte Generation des AP V+S Thun. Vor dem unsicheren finanziellen Hintergrund strebt die Agglomeration Thun mit dem AP V+S Thun der 3. Generation eine Weiterführung und Konsolidierung der AP V+S der ersten und zweiten Generation an. Die ÖV-Massnahmen aus dem AP V+S decken sich mit denjenigen des RGSK TOW ohne den ländlichen Raum.

# Teil B: Regionales Angebotskonzept 2018 – 2021

## 4 Region Thun

### 4.1 Agglomeration Thun

Die Agglomeration Thun am unteren Ende des Thunersees ist ein heterogenes Gebilde, bestehend aus zehn Gemeinden. Während die Kernstadt Thun zusammen mit Steffisburg, Heimberg sowie den Seegemeinden Hilterfingen und Oberhofen als zusammenhängender Raum weitgehend urban geprägt ist, weisen Uetendorf, Thierachern, Seftigen und Uttigen einen eher ländlichen Charakter auf. Spiez bildet einen Spezialfall. Während der Ortskern bezüglich Dichte und Bebauung die typischen Agglomerationsmerkmale aufweist, sind die Aussenquartiere Hondrich oder Faulensee ländlich geprägt und vergleichsweise dünn besiedelt. Nach der aktuell für das AP V+S noch gültigen Definition des BFS, weist die Agglomeration Thun rund 97'200 Einwohner auf (Quelle: BFS, Stand Dezember 14) und ist damit die drittgrösste Agglomeration im Kanton Bern.

### 4.2 ÖV-Strategie Agglomeration Thun

Im Vorfeld des AP V+S Thun 2. Generation wurde die ÖV-Strategie Agglomeration Thun (2011) erarbeitet. Sie baut auf den Grundlagen aus dem ÖV-Konzept Thun-Nord (2006) und aus der ÖV-Studie Thun Süd (2008) auf und zeigt die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des heutigen ÖV-Systems der Agglomeration auf. So wurden verschiedene alternative Verkehrsmittel zum Bus, wie etwa ein Tram oder eine Stadtbahn diskutiert. Weiterverfolgt wurde bisher jedoch lediglich die Idee eines neuen Regionalbahnhofs im ESP Thun Nord.

Auch die Weiterentwicklung des Liniennetzes für die Stadtlinien wurde angedacht. So wurden zum Beispiel die Anbindung von Uetendorf am Stadtnetz und die Aufnahme einer ersten Tangentiallinie Steffisburg Dorf – Steffisburg BHF – ESP Thun Nord – Thun Süd geprüft. Die Ideen werden nun im ÖV-Konzept Stadt Thun (vgl. Kapitel 4.3) konkretisiert.

### 4.3 ÖV-Konzept Stadt Thun

Das ÖV-Konzept Stadt Thun ist eine Weiterentwicklung der ÖV-Strategie Agglomeration Thun. In einem ersten Schritt (Teil 1) wurde dazu eine Nachfrage- und Angebotsabschätzung in den Korridoren des Stadtliniennetzes bis 2030 erarbeitet (2013, überarbeitet 2015/2016).

In einem weiteren Schritt (Teil 2) soll darauf basierend die zukünftige Netzentwicklung definiert werden (in Erarbeitung). Die Resultate werden ins Angebotskonzept 2022-25 einfliessen.

## 4.4 Heutiges Angebot

Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr in der Region Thun umfasst vier Bahnlinien sowie ein ausgedehntes Busnetz (vgl. Linienplan STI, Stand 13.12.2015 auf Seite 20). Die aufgelisteten Merkmale beziehen sich auf das Angebot im Fahrplan 2016, wobei in der Regel der Werktags-Fahrplan massgebend ist.

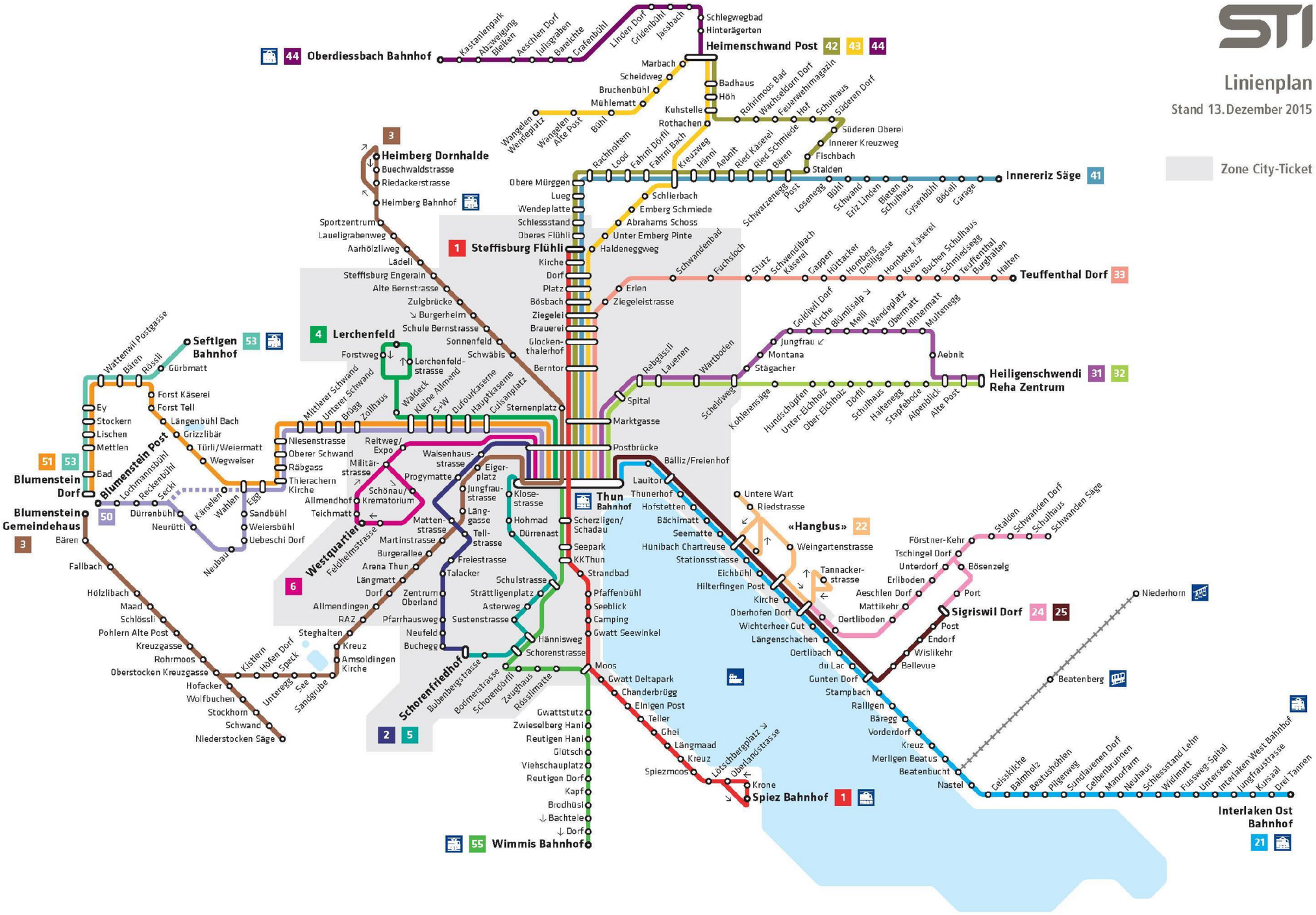


Abbildung 3: Linienplan STI

### 4.4.1 Regionalverkehr Bahn

**Linie 301 Thun – Bern – Freiburg (S1)**
Halbstundentakt Thun-Münsingen-Bern-Freiburg. In Thun ist die Linie nicht in einen Anschlussknoten eingebunden (Ankunft um xx.16/xx.46, Abfahrt um xx.13/xx.43). Seit dem Fahrplan 2014 verkehren auf der S1 Doppelstockkompositionen der BLS (Dosto).

**Linie 303 Thun – Belp – Bern (S4, S44)**
Halbstundentakt Thun-Belp-Bern, abwechslungsweise S4 oder S44. Weiterfahrt in Bern nach Solothurn/Sumiswald-Grünen (S44) und Langnau i.E. (S4). In Thun ist die Linie nicht in einen Anschlussknoten eingebunden (Ankunft um xx.21/xx.51, Abfahrt um xx.07/xx.37).

**Linie 340 Thun – Konolfingen – Burgdorf**
Stündlicher Regio Thun-Konolfingen-Hasle-Rüegsau und stündlicher Regio Thun-Konolfingen-Burgdorf-Solothurn (bis 20.00 Uhr) mit Halt in Steffisburg, Lädeli und Heimberg ohne Anschluss in Konolfingen von/nach Luzern (Abfahrt in Thun xx.03 und xx.39). Zusätzliche Regionalzüge in den HVZ (3. Produkt) stellen die Anschlüsse in Konolfingen von/nach Luzern her (Abfahrt in Thun xx.24).

**Linie 330 (Bern-) Spiez – Lötschberg – Brig / Linie 320 (Bern-) Spiez – Zweisimmen (FP 2012)**
Zwischen Bern und Spiez verkehren mindestens zwei Kompositionen gemeinsam als ein Zug (RE). In Spiez werden die Kompositionen getrennt resp. zusammengeführt. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 besteht eine stündliche Verbindung von/nach Bern.

### 4.4.2 Bus Stadtlinien

**Linie 1 Steffisburg Flühli-Thun Bahnhof-Gwatt Deltapark**
10'-Takt Steffisburg Flühli – Thun Bahnhof – Deltapark. Eilkurse Spiez – Thun während den HVZ (Angebotsstufe 4).

**Linie 2 Thun Bahnhof-Neufeld-Schorenfriedhof**
10'-Takt Thun Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof. Eilkurse während den HVZ. (Angebotsstufe 4)

**Linie 3 Alte Bernstrasse-Thun Bahnhof-Allmendingen**
10'-Takt Alte Bernstrasse – Thun Bahnhof – Allmendingen (Angebotsstufe 4)

**Linie 3 Linienverlängerung Alte Bernstrasse-Dornhalde (Versuchsbetrieb)**
30'-Takt Alte Bernstrasse – Dornhalde Montag bis Samstag (Angebotsstufe 3)

**Linie 4 Thun Bahnhof-Lerchenfeld**
15'-Takt Thun Bahnhof – Lerchenfeld (Angebotsstufe 4)

**Linie 5 Thun Bahnhof-Dürrenast-Schorenfriedhof**
10'-Takt Thun Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof (Angebotsstufe 4)

**Linie 6 Thun Bahnhof-Westquartier**
15'-Takt Thun Bahnhof – Westquartier (Angebotsstufe 4)

### 4.4.3 Bus Regionallinien Agglomeration Thun

**Linie 1 Thun Bahnhof-Spiez**
30'-Takt Thun – Spiez, verbunden mit Stadtlinie 1 (Angebotsstufe 3). Eilkurse während den HVZ.

**Linie 21 Thun-Oberhofen-Interlaken**
15'-Takt Thun - Oberhofen (Angebotsstufe 4), 30'-Takt Oberhofen – Beatenbucht (Angebotsstufe 3), 60'-Takt Beatenbucht - Interlaken (Angebotsstufe 1). In der Sommersaison verkehren die Kurse im 30‘-Takt.

**Linie 22 Thun Untere Wart-Hünibach-Hilterfingen-Oberhofen (Hangbus)**
Verkehrt ohne feste Haltestellen. Mo-Fr 8 KP, Sa 5 KP, So kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

**Linie 24 Oberhofen-Aeschlen-Schwanden-Sigriswil**
Bus bietet Anschluss von/nach Thun mit der Linie 21 oder 25. Verkehrt täglich mit 9 Kurspaaren (Angebotsstufe 1).

**Linie 25 Thun-Oberhofen-Gunten-Sigriswil**
30'-Takt Thun-Oberhofen-Gunten-Sigriswil bis 19.30 h. Ab 21.00 h werden die Kurse der Linie 21 zur vollen Stunde bis nach Sigriswil verlängert (Angebotsstufe 3).

**Linie 31 Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi/ Linie 32 Thun-Dörfli-Heiligenschwendi**
30'-Takt Thun - Heiligenschwendi (je Angebotsstufe 2). Die Kurse verkehren alternierend über Goldiwil (Linie 31) oder Dörfli (Linie 32).

**Linie 31.057 Uetendorf-Gurzelen**
Gurzelen - Uetendorf Bahnhof - Uetendorf TUS, Montag-Freitag 8 Kurspaare, Samstag 7 Kurspaare, Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

Aufgrund der Sanierung der Brüggstrasse und der Verengung der Einfahrt in die Thunstrasse durch die Gemeinde Thierachern, muss der bisherige Wendepunkt der Linie 57 verschoben werden. In diesem Zusammenhang soll die Linie per Fahrplan 2017 ins Lerchenfeldquartier verlängert werden. Die Linie erhält so einen direkten Anschluss an das Stadtnetz der STI (Linie 4). Der Anschluss des Ortsbusses von Uetendorf ans Stadtnetz trägt zur Erreichung des Ziels „Verbessern der ÖV-Erschliessung Korridor Thun Nordwest – Uetendorf“ aus dem Massnahmenblatt ÖV-3 aus dem RGSK TOW 2. Generation und dem AP V+S 3. Generation bei.

### 4.4.4 Bus Regionallinien Westamt

**Linie 3 (Thun-) Allmendingen-Blumenstein**
60'-Takt Allmendingen - Blumenstein via Amsoldingen - Höfen - Oberstocken - Niederstocken - Pohlern, verbunden mit Stadtlinie 3 (Angebotsstufe 2). Eilkurse während den HVZ morgens, Verdichtungskurse zu den HVZ.

**Linie 50 Thun-Uebeschi-Blumenstein/ Linie 51 Thun-Wattenwil-Blumenstein**
60'-Takt nach Uebeschi-Blumenstein und Forst - Wattenwil - Blumenstein mit zwei Verdichtungskursen am Morgen in Lastrichtung. Für den Abschnitt Thun - Thierachern ergibt dies einen 30'-Takt (Angebotsstufe 3).

**Linie 53 Seftigen-Wattenwil-Blumenstein**
60'-Takt mit Verdichtungskursen in den Hauptverkehrszeiten (2 am Morgen, 2 am Mittag, 4 am Abend). In Seftigen abhängig von der Fahrrichtung gute Anschlüsse von/nach Bern und teilweise nach Thun (Angebotsstufe 2).

**Linie 55 Thun-Reutigen-Wimmis**
60'-Takt Thun - Reutigen - Wimmis mit Verdichtungskursen in den Hauptverkehrszeiten (3 am Morgen, 2 am Abend). In Thun gute Anschlüsse von / nach Bern (Angebotsstufe 2).

**Linie 56 Wattenwil-Burgistein-Riggisberg**
Montag-Freitag 7 Kurspaare bis Wattenwil, Grundbach. In Wattenwil, Postgasse besteht Anschluss nach Thun und Seftigen. Samstag und Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

Der letzte durchgehende Kurs bis Wattenwil fährt heute um 17.17 Uhr ab Riggisberg (Ankunft Wattenwil, Postgasse 17.28). Der Kurs Riggisberg ab 18.17 fährt nur bis Burgistein, Weier. Um die Pendlerbedürfnisse auf der Linie besser abdecken zu können, soll der letzte Kurs zukünftig bis Wattenwil verlängert werden.

### 4.4.5 Bus Regionallinien Ostamt

**Linie 33 Thun-Steffisburg-Teuffenthal**
10 Kurspaare verkehren direkt ab/nach Thun, ein Kurspaar verkehrt ab/nach Steffisburg Ziegelei (Angebotsstufe 1).

**Linie 41 Thun-Fahrni-Schwarzenegg-Innereriz / Linie 42 Thun-Fahrni-Schwarzenegg-Heimenschwand**
8 Kurspaare Thun-Innereriz, 13 Kurspaare Thun-Süderen-Heimenschwand, beide via Fahrni-Kreuzweg-Schwarzenegg. Für den Abschnitt Thun - Schwarzenegg ergibt dies fast einen 60'-Takt. In Thun Anschluss von/nach Bern und teilweise von/nach Spiez (Angebotsstufe 1).

**Linie 43 Thun-Emberg-Kreuzweg-Heimenschwand**
15 Kurspaare Thun - Emberg - Kreuzweg - Heimenschwand. In Thun Anschluss von/nach Bern. Reduziertes Angebot am Sonntag (Angebotsstufe 1).

**Linie 44 Heimenschwand-Linden-Aeschlen–Oberdiessbach**
Montag-Freitag 10 Kurspaare, Samstag 6 Kurspaare und Sonntag 7 Kurspaare. In Oberdiessbach Anschlüsse von/nach Konolfingen und in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich nach Thun (Angebotsstufe 1).

## 4.5 Anschlussproblematik im Knoten Thun

Seit der Realisierung des Vollknotens Interlaken haben sämtliche Regionallinien in Thun keine Anschlüsse mehr auf die Fernverkehrszüge von/nach dem Oberland. Zurzeit bietet der RE „Lötschberger“ für gewisse Regionallinien stündlich einen knappen Anschluss (Thun ab xx.01) zumindest nach Spiez (-Kandertal/Zweisimmen).

Die Regionallinien sollen weiterhin prioritär Anschlüsse von/nach Bern haben, da die Nachfrage in/von dieser Richtung weitaus am grössten ist. Die Fahrgasterhebungen der Verkehrsbetriebe STI bestätigen dies. Rund 50% aller in Thun Weiterreisenden benutzen den IC-Zug nach Bern:

- IC Bern 49.2%
- IC Spiez 6.1%
- Regio (alle Richtungen) 8.8%
- Bus 36.0%

Dementsprechend werden auch die Prioritäten für die Bus-Anschlüsse am Bahnhof Thun festgelegt:

1. Priorität: IC-Züge von und nach Bern
2. Priorität: Busanschlüsse Thun Bahnhof
3. Priorität: RE Lötschberger von und nach Spiez (- Brig)
4. Priorität: IC-Züge von und nach Spiez und weiter
5. Priorität: Übrige Zugsanschlüsse (S1, S3, Thun-Konolfingen)

## 4.6 Neues Konzept Regionale Buslinien Thun

Auf mehreren Einfallsachsen besteht ein Parallelbetrieb von Stadt- und Regionallinien. Die Regionalbusse bedienen die Haltestellen auf den Parallelstrecken dabei wie folgt:

- Stadteinwärts: Halt nur zum Aussteigen
- Stadtauswärts: Halt an allen Haltestellen

Die Fahrzeiten für die Stadt- und Regionalbusse sind für den gleichen Streckenabschnitt unterschiedlich lange. Steigende Fahrgastzahlen, zunehmender Verkehr und diverse Verkehrsmassnahmen führen zusehends dazu, dass die Umlaufzeiten der Regionallinien nicht mehr eingehalten werden können. Aufgrund dessen müssen vermehrt Zusatzbusse eingesetzt werden, was Mehrkosten verursacht. Die Busse der Regionallinien können mangels Kapazität nicht als Entlastungskurse (Vorläufer) eingesetzt werden. Daher fahren die Busse der Regionallinien nach den Stadtbussen am Bahnhof Thun ab.

Seitens der STI liegen Überlegungen für ein Eilkurskonzept (analog der Linien 21/52) vor. Damit können die Regionallinien im Stadtgebiet beschleunigt werden, was mittelfristig zu einem günstigeren Betrieb führt (Wegfall der Zusatzbusse). Die RVK Oberland-West prüft zusammen mit dem AÖV und der STI eine Anpassung der Haltestellenbedienung durch die Regionallinien im Nahverkehrsbereich.

## 4.7 Überprüfung der kritischen Linien Region Thun

### 4.7.1 Linie 56 Riggisberg-Wattenwil

Die Linie erreicht den Minimalwert gemäss AGV bei der Auslastung jedoch nicht beim Kostendeckungsgrad. Mit der Schliessung der Schule in Wattenwil Grundbach als Hauptauslöser wurde das ÖV-Angebot auf dem Längenberg 2011 überprüft und das Angebot der Linie 56 per Fahrplan 2012 auf die Schultransportbedürfnisse ausgerichtet, wodurch die Nachfrage heute stabil ist.

### 4.7.2 Linie 57 Uetendorf TUS-Uetendorf Bahnhof

Die Linie erreicht die Minimalanforderungen zum Kostendeckungsgrad, nicht aber diejenigen zur Nachfrage. Die RVK und die Postauto AG beurteilen das bestehende Angebot jedoch als kostengünstig und sehr effizient. Die

geplante Verlängerung der Linie bis ins Lerchenfeld (vgl. Kapitel 4.4.3) dürfte die Attraktivität der Linie weiter erhöhen.

## 4.8 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2014-17 wurden keine neuen Angebote eingeführt.

## 4.9 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe

### 4.9.1 Linie 3 Verlängerung Steffisburg – Heimberg (Alte Bernstrasse – Dornhalde)

Der Versuchsbetrieb zur Linienverlängerung von Steffisburg nach Heimberg wurde im Dezember 2014 gestartet. Im ersten Fahrplanjahr betrug die durchschnittliche Nachfrage 9 Einsteiger oder Einsteigerinnen pro Kurs. Die Nachfrage entspricht damit exakt den Planwerten für das 1. Versuchsjahr.

## 4.10 Konzeptanträge 2018 – 2021 Region Thun

### 4.10.1 Bahnlinien

**Linie 340 Regio Thun – Solothurn**

Einführung des Stundentakts bis Betriebsschluss. Heute verkehrt der Regio Thun – Solothurn stündlich bis 20.00 Uhr. Diese Massnahme benötigt vier zusätzliche Kurspaare (20:39, 21:39, 22:39, 23:39). Im Zusammenhang mit dem Bahnhofumbau in Konolfingen können die Fahrplanzeiten in den kommenden Jahren noch leicht abweichen. Mit dem Stundentakt bis Betriebsschluss könnte auf dem Teilabschnitt Thun – Heimberg ein durchgehender 30'-Takt angeboten werden. Auf dem am stärksten belasteten Abschnitt (Steffisburg – Thun) reisten im Jahr 2014 1'689 Personen. Bei 29 Zügen ergibt das 58 Personen pro Zug, womit die Zielvorgabe erfüllt wird. Die Linie erfüllt auch die Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +4 KP |

**Linie 340 Regio Thun – Konolfingen – Burgdorf**

Ausbau des Angebots mit einem zusätzlichen Regio pro Stunde (3. Produkt). Täglich von 06.00-20.00 Uhr im 60'-Takt (Thun ab jeweils xx.24). Heute verkehrt bereits in den HVZ ein zusätzlicher Regio-Zug. Mit der zusätzlichen Zugsverbindung kann in Konolfingen ein schlanker Anschluss auf den RE Bern – Luzern gewährleistet werden. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad, jedoch nicht in Bezug auf die Nachfrage.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +9 KP |

### 4.10.2 Buslinien Agglomeration Thun

**Linie 3 Alte Bernstrasse – Allmendingen: Verlängerung Heimberg**

Der dreijährige Versuchsbetrieb startete im Dezember 2014. Von der Alten Bernstrasse (früherer Wendepunkt der Buslinie 3) wird seither jeder dritte Kurs im 30'-Takt via Heimberg Lädeli, Alpenstrasse, Heimberg Bahnhof in die Dornhalde geführt und wieder zurück. Das Angebot hat sich sehr gut bewährt (vgl. Kapitel 4.6.1).

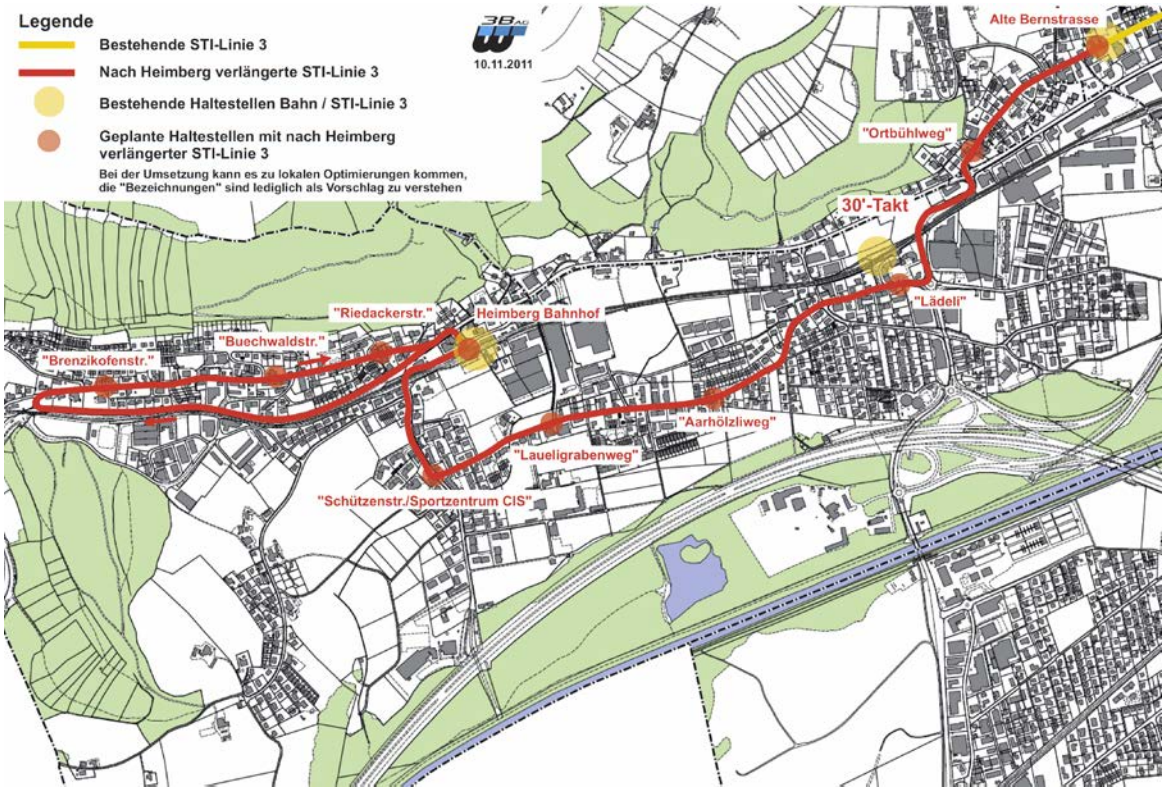


Abbildung 4: Neue Linienführung der verlängerten Linie 3 (3B-AG 2011)

Die RVK 5 beantragt deshalb, die Verlängerung Heimberg mit einem durchgehenden 30'-Takt täglich von Montag bis Samstag bis Betriebsschluss ins Grundangebot aufzunehmen.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Sa +36 KP (Alte Bernstrasse – Dornhalde – Alte Bernstrasse)<br>Angebotsstufe 3 |

**Linie 3 Alte Bernstrasse – Allmendingen: Verlängerung Heimberg**

Ausbau des Angebots (Verlängerung bis Dornhalde) im Halbstundentakt auch am Sonntag.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | So +36 KP (Alte Bernstrasse – Dornhalde – Alte Bernstrasse) |

**Linie 4 Thun Bahnhof – Lerchenfeld**

Verdichtung zum 10'-Takt auf der Stadtlinie 4. Dies wurde bereits im Angebotskonzept 2014-17 beantragt, jedoch aus finanziellen Gründen vom Kanton nicht berücksichtigt. Bis auf die Linien 4 und 6 verfügen alle Stadtlinien über einen 10'-Takt. Die Zielvorgaben gemäss AGV werden bezüglich der Auslastung erreicht

und beim Kostendeckungsgrad knapp verfehlt. Die Frequenzzahlen konnten nach einer markanten Steigerung zwischen 2007 und 2010 (+21,3% bzw. 151'202 Pers.) in den letzten Jahren trotz ausbleibenden Angebotsverbesserungen konstant gehalten werden. Die RVK 5 fordert den integralen 10'-Takt für alle städtischen Linien. Damit wird das ÖV-Angebot in der Stadt Thun vereinheitlicht und für den Fahrgast vereinfacht.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Sa +28 KP |

**Linie 6 Thun Bahnhof – Westquartier**

Verdichtung zum 10'-Takt auf der Stadtlinie 6. Dies wurde bereits im Angebotskonzept 2014-17 beantragt, jedoch aus finanziellen Gründen vom Kanton nicht berücksichtigt. Bis auf die Linien 4 und 6 verfügen alle Stadtlinien über einen 10'-Takt. Die Linie 6 erfüllt die Minimalvorgaben gemäss AGV, jedoch werden die Zielvorgaben knapp verpasst. Die Frequenzzahlen konnten nach einer markanten Steigerung zwischen 2007 und 2010 (+10,2% bzw. 59'243 Pers.) konstant gehalten werden. Die RVK 5 fordert den integralen 10'-Takt für alle städtischen Linien. Damit wird das ÖV-Angebot in der Stadt Thun vereinheitlicht und für den Fahrgast vereinfacht.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Sa +28 KP |

**Linie 21 Thun – Oberhofen**

10'-Takt auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen. Bereits im Angebotskonzept 2010-13 wurde der 10'-Takt auf der Linie 21 von der RVK 5 gefordert. Dieser wurde im kantonalen Angebotsbeschluss bewilligt, jedoch mit der Bedingung versehen, dass auch Sigriswil besser bedient wird. Diesem Umstand wurde mit einem überarbeiteten Konzept Rechnung getragen. Das neue Buskonzept sah anstatt des 10'-Takts auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen vor, die Linie 21 durch die neue Linie 25 zu entlasten. Das seit Dezember 2009 bestehende Buskonzept ist sehr erfolgreich. In den Jahren 2010 – 2014 konnten die Fahrgastzahlen auf den Linien 21/25 um 12,8% (278'525 Pers.) gesteigert werden.

Trotzdem sind die Kapazitätsengpässe auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen nach wie vor ungelöst. Die Forderung nach einem 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen entspricht auch dem Massnahmenblatt ÖV-4 (vgl. Kapitel 3.1.2) aus dem RGSK TOW 2. Generation und dem AP V+S Thun 3. Generation. Dieses beabsichtigt, den einseitigen Modal Split auf der rechten Thunerseeseite zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Sa +28 KP |

**Linie 21 Thun – Oberhofen: Verbessertes Abendangebot**

Der Antrag zur Verbesserung des Abendangebots aus dem AK 2014-17 wird erneuert. Die Abendkurse aller Thuner Stadtlinien erfahren eine starke Nachfrage (vgl. auch Antrag zum verbesserten Abendangebot auf den Thuner Stadtlinien weiter unten). Die Linie 21 wird heute bereits ab 20.00 Uhr im 30'-Takt geführt, was die RVK 5 als unzureichend erachtet. Sie fordert deshalb

- 15-Minutentakt 20.00-21.30 Uhr von Montag – Sonntag
- 15-Minutentakt 21.30-00.00 Uhr und 30-Minutentakt 00.00-00.30 Uhr von Donnerstag – Samstag

Die Abendkurse der Linie 21 übertreffen die Minimialvorgaben gemäss AGV.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +2 KP (20.00-21.30 Uhr)<br>Do – So +6 KP (21.30-00.30 Uhr) |

### Frühkurs auf den Stadtlinien

Die RVK 5 fordert von Montag bis Freitag einen zusätzlichen Frühkurs auf allen Stadtlinien 1-6 und 21 zur Gewährleistung des Anschlusses auf den Intercity Richtung Bern-Basel (Thun ab 05:30). Dieser trägt dazu bei, die Morgenspitze im Pendlerverkehr zu brechen.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr je +1 KP auf Linien 1-6 und 21 |

### Verbessertes Abendangebot auf den Thuner Stadtlinien

Der Antrag zur Verbesserung des Abendangebots aus dem AK 2014-17 wird erneuert. Die Abendkurse aller Thuner Stadtlinien erfahren eine starke Nachfrage. Zwischen 20.00 – 21.00 Uhr verkehren nur die Linien 1, 2 und 5 im 15'-Takt. Die Linien 3, 4, und 6 werden bereits ab 20.00 Uhr im 30'-Takt geführt. Die RVK 5 erachtet das bestehende Angebot als unzureichend. In den Städten Biel und Bern verkehren praktisch alle Stadtlinien bis Mitternacht im 15'-Takt. Folgende Ausbauten werden daher gefordert:

- 15-Minutentakt 20.00 – 21.30 Uhr
  - Wochentage: Montag – Sonntag
  - Linien 1 (bis Deltapark), 2, 3 (bis Allmendingen), 4, 5, 6

- 15-Minutentakt 21.30 – 00.00 / 30-Minutentakt 00.00 – 00.30
  - Wochentage: Donnerstag – Samstag
  - Linien 1, 2, 5 (Anmerkungen: Zielvorgaben Kanton werden erreicht oder annähernd erreicht)

Die geforderten Verbesserungen stützen sich auf die Fahrgasterhebungen der Verkehrsbetriebe STI. Die Abendkurse der Thuner Stadtlinien übertreffen die Minimalvorgaben gemäss AGV.

Gegenüber dem Wochenschnitt (Mo-So) ist von Donnerstag bis und mit Samstag eine Frequenzsteigerung von 18% über alle Linien zu verzeichnen. Die Linien 1, 2, und 5 erreichen die Zielvorgaben vollständig oder annähernd.

| **Umfang der Änderung** | | | |
|---|---|---|---|
| **Linie** | **Zusätzliche Kurse** | | |
| | **20.00 – 21.30 (Mo-So)** | **21.30 – 00.30 (Do-So)** | **Total** |
| Linie 1 Thun – Steffisburg Flühli | +1 | +6 | **+7** |
| Linie 1 Thun – Gwattzentrum (-Spiez) | +1 | +6 | **+7** |
| Linie 2 Thun – Schorenfriedhof | +1 | +6 | **+7** |
| Linie 3 Thun – Alte Bernstrasse | +3 | 0 | **+3** |
| Linie 3 Thun – Allmendingen | +3 | 0 | **+3** |
| Linie 4 Thun – Lerchenfeld | +3 | 0 | **+3** |
| Linie 5 Thun – Schorenfriedhof | +1 | +6 | **+7** |
| Linie 6 Thun – Westquartier | +3 | 0 | **+3** |

Tabelle 3: Zusammenfassung der zusätzlich benötigten Abendkurse

### 4.10.3 Buslinien Thuner Westamt

#### Linie 3 Thun – Amsoldingen – Blumenstein

Zusätzlicher Bus 05.49 Uhr ab Blumenstein Richtung Thun. Dadurch ergibt sich ein durchgehender 30'-Takt in der Lastrichtung am Morgen und am Abend. Dadurch wird der Nachfolgekurs 06.19 Uhr entlastet.

Zudem soll der Bus Thun ab 11.30 Uhr (Blumenstein an 11.57 Uhr), wie alle anderen Kurse, auch Niederstocken bedienen. Dies ist mit dem Gegenkurs (Umsteigemöglichkeit) bereits heute machbar und womöglich bereits vor dem Angebotsbeschluss umsetzbar. Davor sind jedoch noch Sicherheitsaspekte mit dem Umstieg in Oberstocken (Strassenquerung) zu klären.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Sa +1 KP |

#### Linie 50/51 Thun-Uebeschi-Blumenstein/ Thun-Wattenwil-Blumenstein

Jeweils morgens und abends Verdichtung auf dem Abschnitt Thun – Thierachern zum 15'-Takt. Die Linie 50/51 verkehrt auf dem Abschnitt Thun – Thierachern heute im 30'-Takt, alternierend durch die Linie 50 (Uebeschi) und 51 (Wattenwil). Vorgesehen ist eine Verdichtung von 06.30-7.30 Uhr sowie zwischen 17.30 und 18.30 Uhr mit insgesamt vier zusätzlichen Kurspaaren. Alle Zielvorgaben gemäss AGV sind erfüllt.

Die Frequenzen auf der Linie 50 nahmen im Zeitraum 2007 – 2010 um 1,4% ab, jedoch stieg die Anzahl der Fahrgäste im selben Zeitraum auf der Linie 51 (Wattenwil) um 89,7% an. Dieser enorme Anstieg ist unter anderem auf die Einführung des Stundentakts auf der Linie 51 (FP 2008) zurückzuführen. Seit 2010 haben die Fahrgastzahlen insbesondere auf Linie 50 stark zugenommen (+ 11.4%). Auf der Linie 51 konnten die hohen Fahrgastzahlen gehalten werden.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +4 KP |

#### Linie 50/51 Thun-Uebeschi-Blumenstein/ Thun-Wattenwil-Blumenstein

Anstelle des Rundkurses um 20.07 ab Thun sollen auf den beiden Linien 50 und 51 zwei separate Kurse verkehren (20.07 Uhr Linie 51, 20.37 Uhr Linie 50). Die Fahrgäste profitieren dadurch von kürzeren Fahrzeiten und die Gemeinde Thierachern wird am Abend mit einem zusätzlichen Kurspaar erschlossen. Im Durchschnitt weist der Kurs 22 Fahrgäste auf.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +1 KP |

#### Linie 53 Blumenstein – Wattenwil – Seftigen

Ein zusätzliches Kurspaar Blumenstein ab 20.21 Uhr. Heute verkehrt der letzte Kurs nach Seftigen ab Blumenstein um 19.21 Uhr. Diverse Sporttrainings enden jedoch erst um 20.00 Uhr. Der Zusatzkurs um 20.21 Uhr ermöglicht die selbstständige Rückkehr der Jugendlichen. Für die Ausführung des zusätzlichen Kurses steht ein Fahrzeug in Blumenstein zur Verfügung.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +1 KP |

**Linie 53 Blumenstein – Wattenwil – Seftigen: Anbindung Bahnhof Burgistein**

In den Gemeinden im Thuner Westamt besteht grundsätzlich das Bedürfnis nach einer Anbindung an den Bahnhof Burgistein mit guten Anschlüssen auf die S-Bahn von/nach Bern. Daneben gibt es aber diverse weitere Anliegen und Rahmenbedingungen, welche bei einer Angebotsanpassung berücksichtigt werden müssen.

- Verbindung an den Bahnhof Burgistein mit Anschluss auf die S-Bahn
- Diverse Schultransportbedürfnisse
- Zentrumsgemeinde Wattenwil mit diversen Verbindungen auch nach Seftigen

Zudem soll das heute bestehende und gut funktionierende Angebot nicht verschlechtert werden. Im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts wurden diverse Varianten überprüft. Aufgrund der Ergebnisse beantragt die RVK 5 die nachfolgende Variante mit der Anbindung des Bahnhofs Burgistein an die Linie 53 Blumenstein – Wattenwil – Seftigen.

Zur Abdeckung von Pendlerbedürfnissen sollen von Montag bis Freitag zu HVZ auf der Linie 53 zusätzliche Kurse zwischen Wattenwil und Bahnhof Burgistein verkehren. Die Linie hat also neu zwei Endpunkte: Blumenstein – Wattenwil – Seftigen/Burgistein. Für das zusätzliche Angebot zwischen Wattenwil und Burgistein wird kein zusätzliches Fahrzeug benötigt (Nutzung Standzeit). Von Wattenwil in Richtung Gürbetal/Bern entsteht so neu zu den Hauptverkehrszeiten ein 30'-Takt mit schlanken Anschlüssen in Seftigen oder Burgistein. Die Fahrplanzeiten für den Abschnitt Blumenstein – Wattenwil – Seftigen bleiben unverändert.

Im Rahmen der detaillierten Ausarbeitung des Fahrplans soll auch der Fahrplan der Linie 56 überprüft werden. Dabei sind die Bedürfnisse diverser Anspruchsgruppen (Schüler, Pendler) und der Gemeinden zu berücksichtigen.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr + 5 KP |

**Linie 55 Thun – Reutigen – Wimmis**

Ein zusätzlicher Abendkurs um 19.02 Uhr ab Thun. Das Angebot befriedigt die Bedürfnisse der berufstätigen Pendler. Die Linie 55 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Der Kurs mit Abfahrt um 18.32 Uhr weist durchschnittlich 24 Fahrgäste auf, derjenige mit Abfahrt um 19.32 Uhr deren 16. Mit einer durchschnittlichen Belegung von ca. 20 Fahrgästen darf für den zusätzlichen Kurs deshalb gerechnet werden.

Zudem soll geprüft werden, ob ein Einsteigen in die Busse nach 20.00 Uhr in der Gemeinde Stocken-Höfen und Amsoldingen (Richtung Wimmis) mit anschliessender Rückkehr ab Wimmis nach Thun möglich wäre. Dies wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 beim Kurs um 21.07 ab Thun getestet. Verläuft der Test positiv, kann dies sofort umgesetzt werden.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +1 KP |

### 4.10.4 Buslinien rechte Seeseite

**Linie 21 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken**

Zusätzliche Kurse morgens und abends zwischen Beatenbucht – Interlaken. Für Arbeitnehmer/innen und Schüler/innen aus der Gemeinde Sigriswil nach Interlaken sind die heutigen Busverbindungen unbefriedigend. Am Morgen verkehren zwischen 06.00 – 8.00 Uhr zwei Kurse bis Interlaken: Thun ab 06.03 Uhr, Interlaken Ost an 06.52 Uhr und Thun ab 07.02 Uhr, Interlaken Ost an 07.59 Uhr.

Idealerweise wird der Kurs Thun ab 06.32 Uhr bis nach Interlaken Ost geführt. Damit würde das Angebot für Schüler/innen und Arbeitnehmer/innen mit Arbeitsbeginn 08.00 Uhr wesentlich verbessert.

Die Kurse Interlaken Ost ab 16.38 und 17.38 Uhr verkehren jeweils nur von Mai bis Ende Oktober. Mit einer ganzjährigen Führung der beiden Kurse wird eine Verbesserung für Erwerbstätige und Schüler/innen bewirkt. Die Linie 21 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +3 KP |

**Linie 24 Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil**

Verbesserung des Abendangebots mit zwei zusätzlichen Kurspaaren um 20.00 und 21.00 Uhr ab Thun bzw. ca. 20.15 und 21.15 Uhr ab Oberhofen Dorf. Aktuell verkehrt die späteste Busverbindung ab Thun nach Aeschlen und Schwanden um 18.32 Uhr ab Thun Bahnhof. Die RVK 5 erachtet dies als ungenügend und fordert deshalb ein angemessenes Abendangebot auf allen Regionallinien. Ein adäquates Abendangebot ist ausschlaggebend für den Entscheid, den ÖV zu benutzen und gehört deshalb zwingend zum Grundangebot einer Linie dazu.

Im Einzugsgebiet der Linie zwischen Oberhofen und Sigriswil wohnen rund 1‘350 Einwohner (ohne Sigriswil). Die Frequenzen auf der Linie 24 haben seit der Einführung im Jahr 2010 bis 2014 um 26% zugenommen. Die Linie erfüllt die Mindestanforderungen gemäss AGV.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +2 KP |

**Linie 31 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi**

Schliessung der 1 ½ h Lücke an allen Wochentagen in Goldiwil resp. Heiligenschwendi nach Thun mit zwei zusätzlichen Kurspaaren um 11.59 Uhr ab Heiligenschwendi, Reha-Zentrum resp. 12.34 Uhr ab Thun sowie 18.59 Uhr ab Heiligenschwendi, Reha-Zentrum resp. 19.34 Uhr ab Thun.

Die Linie 31 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Die Frequenzen konnten zwischen 2010 und 2014 leicht gesteigert werden (+1,3%). Die Kurse weisen eine durchschnittliche Belegung von 28 Fahrgästen auf.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +2 KP |

**Linie 31 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi**

Einführung eines durchgehenden Halbstundentakts (in Ergänzung zum bereits bestehenden Halbstundentakt am Morgen und Abend) von 05.30 bis 20.00 Uhr an Werktagen. Dazu wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt.

Die Linie 31 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Die Frequenzen konnten zwischen 2010 und 2014 leicht gesteigert werden (+1,3%). Die Kurse weisen eine durchschnittliche Belegung von 28 Fahrgästen auf.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr + 10 KP<br>Angebotsstufe 3 |

### 4.10.5 Buslinien Thuner Ostamt

**Linie 33 Thun – Teuffenthal**

Mit nur 11 Kurspaaren weist die Linie 33 verschiedene Taktlücken auf, welche mittelfristig geschlossen werden sollen. Seit einigen Jahren weist die Linie einen genügenden Kostendeckungsgrad auf. Dieser darf durch einen Angebotsausbau nicht verschlechtert werden. Auf den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges wird daher verzichtet.

Mit 3 zusätzlichen Kurspaaren zwischen 9.00 und 20.00 Uhr können die Taktlücken weitgehend geschlossen werden.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo-Sa + 3 KP |

**Linie 33 Thun – Teuffenthal**

Ein grosses Anliegen ist zudem die Verbesserung des Abendangebots von Montag bis Samstag.
Neu sollen zwei Kurse am Abend zwischen 21.00 und 23.30 Uhr angeboten werden. Dabei ist auch eine Lösung mit einem Bustaxi denkbar.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo-Sa + 2 KP |

**Linie 41 Thun – Eriz / Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand**

Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt auf dem Abschnitt Schwarzenegg – Thun von Montag bis Samstag. Ein Stundentakt ist aus Sicht der RVK für Regionallinien ein Minimalangebot. Dafür sind ein zusätzliches Kurspaar 12.26 Uhr ab Schwarzenegg bzw. 13.02 Uhr ab Thun und ein zusätzlicher Kurs Thun ab 22.07 Uhr nötig. Zudem muss der Kurs 21.37 Uhr ab Thun (Mo-Sa) auf 21.07 Uhr verschoben werden.

Die Linie 41/42 erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV und verzeichnete zwischen 2010 und 2014 trotz gleichbleibendem Angebot einen Zuwachs von 7,5% (Linie 41) resp. 11,8% (Linie 42).

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo-Sa +1.5 KP |

**Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand**

Der letzte Kurs aus Fahrni Richtung Thun fährt heute bereits um 18.30 Uhr. Die Verlängerung des Stundentakts bis 19.30 Uhr entspricht einem Bedürfnis aus der Bevölkerung. Die RVK 5 beantragt deshalb ein zusätzliches Kurspaar:
Heimenschwand 19.06 – Fahrni 19.35 – Thun 19.55
Thun 20.02 – Heimenschwand 20.47

Die Linie erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV sowohl bei der Auslastung wie beim Kostendeckungsgrad.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Sa + 1 KP |

### Linie 43 Thun–Unter Emberg–Kreuzweg–Heimenschwand

Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt von Montag bis Samstag. Ein Stundentakt ist aus Sicht der RVK für Regionallinien ein Minimalangebot. Dafür sind zusätzliche Kurse um 7.32, 10.32, 15.32 (Mo-Sa) und 18.32 Uhr (nur Sa) ab Thun bzw. 10.02, 15.02, 19.02 (Mo-Fr) sowie 06.02, 07.02, 08.02 und 18.02 Uhr (nur Sa) ab Heimenschwand nötig. Einzelne Kurse müssen zeitlich verschoben bzw. auf der ganzen Strecke geführt werden.

Die Linie erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Die Fahrgastzahlen stiegen zwischen 2010 und 2014 trotz unverändertem Angebot um 35,8%.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr + 3 KP, Sa + 4 KP |

### Linie 43 Abschnitt Heimenschwand – Wangelen

Aufnahme der Zusatzschlaufe Heimenschwand – Wangelen – Heimenschwand ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Die Erweiterung war ursprünglich für den Schülertransport gedacht, wird nun aber auch von der übrigen Bevölkerung rege genutzt und ist deshalb für die Gemeinde Buchholterberg von grosser Wichtigkeit. Die durchschnittliche Auslastung liegt bei 8 Fahrgästen.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Zusätzliche Kilometer Fahrdistanz |

### Linie 44 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand

Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt von Montag bis Samstag. Ein Stundentakt ist aus Sicht der RVK für Regionallinien ein Minimalangebot. Dafür braucht es von Montag bis Freitag 5 zusätzliche Kurspaare um 08.44, 09.44, 10.44 und 13.44 Uhr ab Heimenschwand, resp. um 09.20, 10.20, 11.20 und 14.20 ab Oberdiessbach. Am Samstag werden 6 zusätzliche Kurspaare zur Schliessung der Taktlücke benötigt.

Die Linie erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV zur Auslastung, nicht aber diejenige zum Kostendeckungsgrad. Zwischen 2004 (Einführung Fahrplankonzept Bahn2000 1. Etappe) und 2015 nahmen die Frequenzen bei fast unveränderten Angebot um 56 % zu.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo–Fr +5 KP, Sa + 6 KP |

### Linie 44 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand

Erweiterung des Abendangebots bis 20.00 Uhr von Montag bis Samstag. Dafür wird von Montag bis Freitag ein zusätzliches Kurspaar Heimenschwand ab 19.44 resp. Oberdiessbach ab 20.20 Uhr und am Samstag noch ein weiteres um 18.44 ab Heimenschwand resp. 19.20 Uhr ab Oberdiessbach benötigt. Der Antrag wird sowohl durch die RVK BM wie auch die RVK OW beantragt.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo–Fr +1 KP, Sa +2 KP |

# 5 Region Spiez

## 5.1 Überprüfung Ortsbus Spiez

Spiez und die unmittelbare Umgebung werden hauptsächlich durch den Ortsbus mit fünf Linien erschlossen. Das bestehende Ortsbuskonzept Spiez wurde im Jahr 2002 erstellt und 2012 aufgrund von neuen Rahmenbedingungen überarbeitet (Bestrebungen zur Verlegung des Regionalverkehrs zwischen Spiez und Interlaken von der Schiene auf die Strasse und Kapazitätsengpässe im Bereich Spiezwiler).

Folgende Problemstellungen wurden im überarbeiteten Ortsbuskonzept behandelt:

- Erschliessung Bürgquartier/Rüti: Erschliessungslücke zwischen Seepark und Schifflände
- Sicherheit: Die Linie 62 weist einen, die Linie 65 zwei Endhaltepunkte ohne Wendeschlaufen auf: Die Busse müssen jeweils Rückwärtsmanöver ausführen.
- Kapazitäten: Die Kurse am Morgen von Spiezwiler nach Spiez sowie am Abend von Spiez nach Krattigen sind sehr stark überfüllt; z.T. werden Beiwagen geführt. Für beide Ortsteile ist das Angebot teilweise unbefriedigend.
- Touristische Linie: Die Schiffstation liegt an sich (in Luftlinie) sehr nahe zum Bahnhof. Die Höhendifferenz zum Bahnhof erweist sich für viele Schiffsfahrgäste als sehr unattraktiv. Auf der anderen Seite verursacht die sehr kurze Linie 64 hohe Produktionskosten, die derzeit von der Gemeinde und von verschiedenen Partnern übernommen werden.

| Linie | Alternativroute | Anzahl Kurspaare |
|---|---|---|
| 61<br>Spiez - Krattigen - Aeschi | Stichfahrt Oertlimatt | 15 / 21 |
| 62<br>Spiez - Spiezwiler - Hondrich - Aeschi - Aeschiried | direkt via Fluh | 19 / 17 |
| 63<br>Spiez - Spiezwiler - Hondrich (Schlaufe) | | 14 |
| 64<br>Spiez - Schiffstation (Sommersaison) | | 8 / 8 |
| 65<br>Spiez - Faulensee - Güetital | Stichfahrt Seepark | 15 / 15 |
| 66<br>Spiez - Emdthal - Aeschi | Stichfahrt<br>Bad Heustrich | 7/7 |

Abbildung 5: Übersicht Fahrplanangebot ohne STI-Linie 1 (Quelle: Ortsbuskonzept Spiez 2012)

Nachfolgend werden die Merkmale aus dem Konzept aufgeführt. Dabei handelt es sich rein um eine Optimierung des heutigen Zustandes. Das Konzept wurde explizit so ausgelegt, dass auch eine Einführung während dem bestehenden Angebotskonzept möglich wäre. Forderungen nach Zusatzkursen werden separat aufgeführt. Die Linie 64 Spiez – Schiffstation wird nicht durch das Grundangebot abgedeckt. Diese Linie wird durch die Gemeinde und weitere Träger finanziert.

Um das überarbeitete Ortsbussystem einführen zu können, muss ein neuer Wendeplatz im Bereich Spiezwiler erstellt werden. Gemäss der Bauverwaltung der Gemeinde Spiez sollte dies möglich sein. Der überarbeitete Linienbetrieb ist kompatibel mit einer allfälligen Umstellung des Regionalverkehrs Spiez - Interlaken von der Bahn auf die Schiene.

Zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken hat der Kanton eine Studie in Auftrag gegeben (vgl. Kapitel 2.3.2). Bei einer allfälligen Umstellung des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken von der Schiene auf die Strasse, sieht die RVK 5 vor, das Ortsbussystem in Spiez erneut zu überprüfen. Der heutige Ortsbusast könnte zu dem Zeitpunkt aufgehoben und stattdessen z.B. die notwendige Verdichtung für den Ortsteil Spiezwiler vorgenommen werden.

Merkmale aus dem Konzept 2013:

**Linie 61 und 62 nach Aeschi / Aeschiried**

- Linie 61 bleibt unverändert
- Linie 62 neu nur noch auf einer Route: konsequent über die östliche Route (Fluh) – schnellere Fahrtzeit
- Neu Ausnützung der (verlängerten) Standzeit der Linie 62 in Spiez, für den Betrieb der Linie 63 beziehungsweise der Linie 65 und 66, mindestens in den Nebenverkehrszeiten

**Linie 63 mit Schlaufe Hondrich - Spiezwiler**

- Linie 63 als lastrichtungsorientierte Schlaufe
  - Vormittags Hondrich – Spiezwiler (Uhrzeigersinn)
  - Nachmittags Spiezwiler – Hondrich
- Schlaufe in der Standzeit der Linie 62 in Spiez möglich
- Betriebszeit neu nur in den Nebenverkehrszeiten (ca. 8.00 – 16.00 Uhr)
- Zeitlage (Abfahrt/Ankunft Spiez) während der Betriebszeit unverändert

**Linie 65 Seepark – Faulensee**

- Linie 65 als lastrichtungsorientierte Stichfahrt zum Seepark
- Zeitliche Lage um ca. 30 Min. verschoben, zugunsten:
  - Optimaler Anschüsse auf den Fernverkehr
  - Einer wirtschaftlichen Durchbindung mit der Linie 66 Spiezwiler (- Mülenen)

**Linie 66 Spiezwiler – Mülenen (- Aeschi)**

- Linie 66 neu mit 3 Ästen / Zeitlagen
  - Neu ganztägige „kurze“ Linie Spiez – Spiezwiler (bis/ab Mülenen in den HVZ), ausgerichtet auf optimale Anschlüsse in Spiez
  - Kurse Spiez – Mülenen – Aeschi, ausgerichtet auf die Schulzeiten in Aeschi, nur in der jeweiligen Lastrichtung
  - Kurse Spiez – Hondrich – Aeschi in den HVZ nur in der jeweiligen Lastrichtung; als Verdichtung der Linie 62 für Hondrich und des Stundentakt der Linie 66 für Spiezwiler

## 5.2 Heutiges Angebot

Mit der Realisierung der ersten Etappe der Bahn 2000 im Dezember 2004 und der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (LBT) haben sich die Fahrlagen im Knoten Spiez grundsätzlich verändert. Es können seither nicht mehr gute Anschlüsse in alle Richtungen hergestellt werden. Der LBT hat in dieser Hinsicht gewisse Verbesserungen gebracht, jedoch bestehen aber weiterhin vom Simmen- ins Kandertal (Bergstrecke) und umgekehrt lange Übergangszeiten. An dieser Situation wird sich auch in der Laufzeit des Angebotskonzepts 2018-2021 grundsätzlich nichts ändern. Die Anschlüsse sollen weiterhin konsequent von/nach Thun-Bern ausgerichtet werden, da von/in diese Richtung die grösste Nachfrage besteht.

### 5.2.1 Regionalverkehr Bahn

**Linie 310 (Bern – Thun) – Spiez – Interlaken Ost (ohne IC)**
Die Linie verkehrt im Stundentakt mit Ankunft in Spiez xx.50/xx.46 und mit Abfahrt zu den Minuten xx.05/xx.09. Die Station Faulensee wird nur mit den Kursen Spiez an xx.46 und Spiez ab xx.09 bedient. Die Linie verkehrt heute mit total 17.5 KP (Angebotsstufe 2). Darin ist auch das Abendbusangebot mit 4 KP enthalten (Bahn 13.5 KP, Bus 4 KP).

**Linie 320 Spiez – Zweisimmen (Regio LÖTSCHBERGER)**
Seit dem Fahrplanwechsel 2011 wird die Linie 320 (Regio) im Stundentakt ab/bis Bern geführt. Zwischen Bern und Spiez verkehrt die Linie als RE mit Halten in Thun und Münsingen. Ankunft in Spiez xx.41/xx.47 und Abfahrt um xx.12/xx.18. Die Regio-Züge verkehren mit 18 KP (Angebotsstufe 2).

**Linie 320 Spiez – Zweisimmen (RE)**
Zur Verdichtung verkehren zweistündlich RE-Züge zwischen Spiez und Zweisimmen (06.00 – 20.00 Uhr) mit Abfahrt Spiez xx.36 und Ankunft xx.18. Als RE verkehren 8 KP (Angebotsstufe 1).

**Line 330 Spiez – Lötschberg – Brig (RE-LÖTSCHBERGER)**
Die RE-LÖTSCHBERGER verkehren stündlich zwischen Spiez und Brig. Abfahrt Spiez xx.12 und Ankunft xx.44. Saisonal verkehren auf der Linie 330 zusätzliche RE-Züge zur Verdichtung. Insgesamt verkehren 17.5 KP RE-LÖTSCHBERGER (Angebotsstufe 2).

**Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)**
Zur Verdichtung der RE-LÖTSCHBERGER verkehren in den HVZ zusätzlich 5 KP Regio-Züge zwischen Spiez – Frutigen mit Ankunft Spiez xx.16 und Abfahrt xx.42 (Angebotsstufe 1).

### 5.2.2 Buslinien

**Linie 1 Thun Bahnhof-Spiez**
30'-Takt Thun – Spiez, verbunden mit Stadtlinie 1 (Angebotsstufe 3). Eilkurse während den HVZ.

**Linien 61/62/63 Spiez – Spiezwiler/Krattigen – Aeschi – Aeschiried**
60'-Takt Spiez – Krattigen – Aeschi (Linie 61), teilweise Stichfahrt nach Krattigen Oertlimatt (Altersheim).
30'-Takt Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Aeschi – Aeschiried (Linie 62).
60'-Takt Spiez – Spiezwiler – Hondrich (Linie 63).
Diverse Fahrplanlagen, Lastrichtungsorientierte Anschlüsse nach/ab Spiez. Die Linie 63 wird zum Teil mit der Linie 65 durchgebunden. Insgesamt verkehren auf den Linien 61/62/63 17 KP (Angebotsstufe 2).

**Linie 65 Spiez – Faulensee – Güetital**
60'-Takt Spiez – Faulensee – Güetital mit Stichfahrt zum Seepark (Angebotsstufe 2).

**Linie 66 Spiez – Emdthal – Aeschi**
Angebot nur während HVZ mit Ausrichtung auf Schülerbedürfnisse nach Aeschi (Angebotsstufe 1).

## 5.3 Erfolgskontrolle kritischer Linien

In der Region Spiez gibt es keine zu überprüfenden kritische Linien.

## 5.4 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2014-17 wurden keine neuen Angebote eingeführt.

## 5.5 Konzeptanträge 2018 – 2021 Region Spiez

### 5.5.1 Buslinien

**Linie 1 Steffisburg – Thun – Spiez: Abschnitt Gwattzentrum – Spiez**
Verdichtung der Linie 1 zum 15'-Takt auf dem Abschnitt Gwattzentrum – Spiez. Die Taktverdichtung wurde bereits im AK 2013-17 beantragt und wird von der RVK 5 nun mit Nachdruck gefordert. Die Linie 1 zwischen dem Gwattzentrum und Spiez Bahnhof wird rege genutzt. Durchschnittlich sind die Kurse Thun-Spiez mit 54 Fahrgästen ausgelastet. Auf dem Abschnitt Deltapark-Spiez sind es im Durchschnitt 21 Personen pro Kurs. Die Kurse verkehren aktuell im 30'-Takt bis Spiez. Zu den HVZ morgens und abends sind Kapazitätsengpässe zu verzeichnen. Die Linie 1 verkehrt heute mit 40 KP und erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV.
Die Gemeinde Spiez hat im Rahmen der Ortsplanungsrevision (Genehmigung 2014) mit dem Gebiet Spiezmoos eine Fläche eingezont, die gemäss RGSK TOW keine genügende ÖV-Erschliessungsgüte erreicht (Nr. 9 siehe Abbildung 6). Durch den 15'-Takt der Linie 1 wird die erforderliche ÖV-Güteklasse C erreicht.

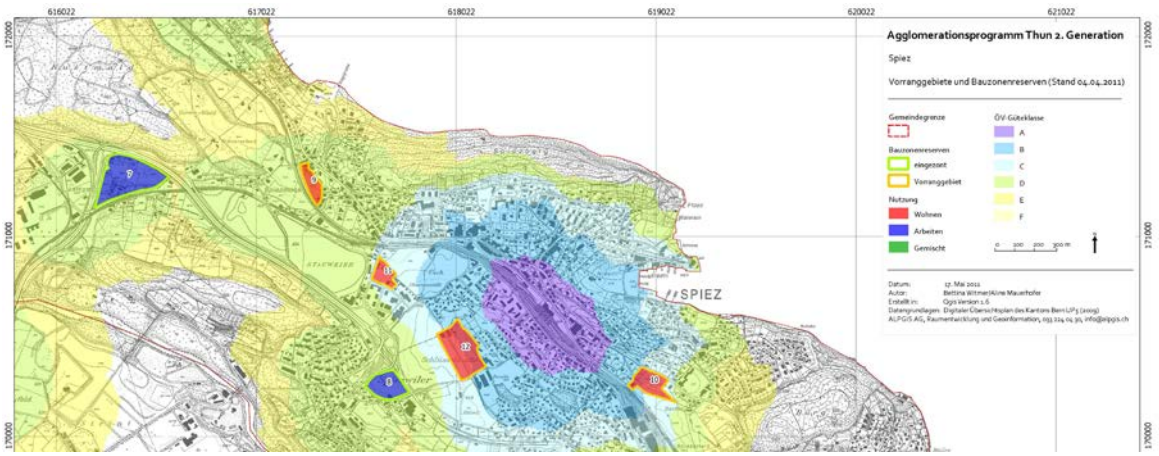


Abbildung 6: Bauzonenreserven Gemeinde Spiez (Agglomerationsprogramm 2. Generation: S.30)

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +40 KP |

### Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi

Verdichtung zum 30'-Takt in der HVZ abends zwischen 17.00-19.00 Uhr. Die Linie 61 wird bereits am Morgen zwischen 05.00-7.30 Uhr zum 30'-Takt verdichtet. Die abendliche Verdichtung ist ein bereits seit längerer Zeit hängiges Anliegen der Gemeinde Krattigen und wurde bereits im Angebotskonzept 2014-17 beantragt. Die Linie erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Die Kurse sind mit durchschnittlich 18 Personen gut ausgelastet. Pendler generieren in der Regel doppelte Fahrten. Fahren sie morgens mit dem Bus zur Arbeit, benötigen sie abends auch gute Verbindungen in die Gegenrichtung.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo-Fr + 2 KP |

### Linie 65 Seepark – Faulensee

Zusatzkurse am Morgen an den Wochenenden. Die beiden Kurspaare 6501/6502 (5.49 ab Spiez / 06:02 ab Faulensee) und 6503/6504 (6.49 ab Spiez und 07.02 ab Faulensee) sollen zukünftig täglich, also auch am Wochenende angeboten werden.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Sa / So + 2 KP |

# 6 Region Kandertal

## 6.1 Studie IC-Halt Frutigen

Mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (LBT) im Jahr 2007 hat sich das ÖV-Angebot im Kandertal verschlechtert. Insbesondere Frutigen und Kandersteg profitieren nicht mehr von einer direkten Anbindung an das nationale Bahnnetz. Aufgrund der diversen Anliegen aus der Region Kandertal, gab die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West eine entsprechende Studie zur Klärung des Nachfragepotentials in Auftrag (Schlussbericht 2011). Die technische Machbarkeit des IC-Halts Frutigen wurde bewusst nicht mitberücksichtigt. Die Studie zeigt, dass durch die Einführung des „Lötschberger“ die negativen Auswirkungen der Angebotsverschlechterung gemindert werden konnten.

Die Wiedereinführung eines IC-Halts in Frutigen würde eine signifikante Verbesserung des ÖV-Anschlusses für die Region Frutigen/Adelboden bedeuten, ohne dass kurzfristig die Anbindung weiterer Orte im Kandertal wie Reichenbach oder Kandersteg beeinträchtigt wären. In Verbindung mit dem Stundentakt des RE-LÖTSCHBERGER könnte die Nachfrage um ca. 15% erhöht werden. Neben der Erhöhung der Nachfrage hätte die Einführung eines IC-Halts aber auch weitere Folgen für das ÖV-Angebot im Kandertal:

- Steigender Abgeltungsbedarf für den Lötschberger, da eine Mehrzahl der Fahrgäste aus der Region Frutigen/Adelboden auf den IC umsteigt und somit die Auslastung dieses Angebotes sinkt.

- Mittelfristig besteht die Gefahr, dass der Lötschberger nicht mehr die Zielanforderungen des Kantons für eine Einstufung auf Angebotsstufe 2 erfüllt. Dies wäre in Kombination mit dem IC-Halt für die Region Frutigen/Adelboden unproblematisch. Allerdings würde eine Abstufung das öV-Angebot für Kandersteg und Reichenbach erheblich verschlechtern.

Ohne die Einführung des IC-Halts und mit den ab Dezember 2011 eingeführten Verbesserungen beim Lötschberger kann das gesamte Kandertal von einem verbesserten ÖV-Angebot profitieren. Das angebotsinduzierte Nachfragewachstum in der Region Frutigen/Adelboden fällt ohne IC-Halt geringer aus und beträgt in diesem Fall etwa 5-7%. Allerdings besitzt diese Variante einige Vorteile:

- Mittelfristig könnte der Lötschberger auf der Angebotsstufe 3 eingestuft werden. Mit dem damit verbundenen Halbstundentakt könnte auch die Region Frutigen/Adelboden in einem vergleichbaren Umfang von einem verbesserten öV-Angebot profitieren, wie dies in einer Situation mit IC-Halt der Fall wäre.

- Eine ergänzende Potentialabschätzung zeigt, dass im gesamten Kandertal die öV-Nutzung auch ohne einen Ausbau des Angebotes erhöht werden kann. Hierzu müssen alle Akteure (Gemeinden, Hoteliers, Tourismusanbieter etc.) gemeinsame Entwicklungsanstrengungen unternehmen, um weitere Potentiale für den ÖV zu erschliessen. Insbesondere wenn der IC-Halt kurzfristig nicht realisiert werden kann, erhöht dies die Chance, dass das Kandertal mittelfristig eine noch bessere ÖV-Anbindung erhält.

Die Auswirkungen auf das Simmental, bei einer Wiedereinführung des IC-Halts Frutigen, bleiben schwer abzuschätzen.

## 6.2 Heutiges Angebot

### 6.2.1 Regionalverkehr Bahn

**Linie 330 Bern Spiez – Lötschberg – Brig**

Seit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels im Dezember 2007 halten im Kandertal keine IC-Züge mehr regelmässig. Lediglich morgens und abends hält in Frutigen jeweils ein IC-Zug: Frutigen ab 06.12 und Bern ab 22.34 Uhr, Frutigen an 23.16 Uhr.

Als Ersatz verkehrt stündlich der RE LÖTSCHBERGER zwischen Spiez und Brig. Seit Dezember 2011 verkehren die Züge stündlich direkt ab/nach Bern zusammen mit dem Regio aus dem Simmental (Flügelzug). Der RE bedient Mülenen, Reichenbach, Frutigen, Kandersteg sowie die Haltestellen auf der Lötschberg-Südrampe.

Zwischen Spiez und Frutigen verkehren zu den HVZ Verdichtungszüge (Regio), welche in Spiez schlanke Anschlüsse von/nach Bern bieten.

Auf der Linie 330 (RE) verkehren 17.5 KP (Angebotsstufe 2) und auf der Linie 330 (Regio) zusätzlich zu den HVZ 5 KP (Angebotsstufe 1).

### 6.2.2 Regionalverkehr Bus

**Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen**

13 Kurspaare mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez-Bern sowie Kiental.

**Linie 31.220 Reichenbach – Kiental**

9 Kurspaare mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez (Zug) sowie Frutigen (Bus).

**Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg**

24 KP Adelboden – Frutigen (Angebotsstufe 2) und 19 KP Frutigen – Kandersteg (Angebotsstufe 2). In Frutigen besteht Anschluss von/nach Spiez-Bern sowie Kandersteg-Brig.

19.5 Kurspaare plus drei Eilkurse am Abend zwischen Adelboden und Frutigen mit Anschluss in Frutigen von/nach Spiez-Bern sowie Kandersteg-Brig.

**Linie 31.232 Adelboden Ausserschwand – Post – Boden – Unter dem Birg**

Heute werden 10 Kurspaare vom Kanton finanziert. Die RVK 5 beantragt 4 zusätzliche Kurspaare für Schüler und Pendler (Zwei am Morgen, einer am Mittag und einer nach dem Mittag).

**Linie 31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel**

10 Kurspaare (Angebotsstufe 1), stündlich zwischen 7.00 Uhr und 17.00 Uhr mit Abfahrt in Kandersteg jeweils um xx.44 und Ankunft in Kandersteg xx.04. In Kandersteg besteht Anschluss von/nach Spiez.

## 6.3 Erfolgskontrolle der kritischen Linien

### 6.3.1 Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen

Die Linie 210 erfüllt die Minimalvorgaben beim Kostendeckungsgrad nicht. Bei der Nachfrage wird die Minimal-, nicht aber die Zielvorgabe erreicht. Montag bis Freitag verkehren täglich 13 KP, zu den HVZ stündlich.

Im Einzugsgebiet der Bushaltestellen zwischen Reichenbach und Frutigen erschliesst die Linie 210 ca. 635 Einwohner und Arbeitsplätze (Quelle: Geoportal Kt. Bern).

In der letzten Angebotsperiode wurden die Busverbindungen konsequent auf die Zugsverbindungen in Reichenbach abgestimmt. Dies hat erste Verbesserungen bezüglich der Auslastung gebracht. Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung besteht in der Weiterführung der Linie nach Faltschen (s. Antrag Kap. 6.3.9).

Die RVK 5 ist der Ansicht, dass durch diese Massnahme sowohl die Frequenzen, wie auch der Kostendeckungsgrad gesteigert werden können.

## 6.4 Konzeptanträge 2018 – 2021 Kandertal

### 6.4.1 Bahnlinien

**Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)**

Stundentakt der Regio-Züge Spiez-Frutigen zwischen 06.00 – 20.00 Uhr. Heute verkehren zu den stündlichen RE-Lötschberger zusätzlich in den HVZ 5 KP Regio-Züge als Verdichtung. Die Kurse erfüllen aktuell mit 45 Pers./Kurs die Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad und der Nachfrage. Die RVK 5 fordert den Ausbau des Angebots um zusätzliche 8 KP womit ein Stundentakt zwischen 06.00 – 20.00 Uhr entsteht. Zusammen mit den stündlichen RE-Lötschberger ab/nach Bern würden Mülenen, Reichenbach i. K. und Frutigen im 30'-Takt bedient. Frutigen als regionales Zentrum 3. Stufe würde mit dieser Massnahme ideal an den Fernverkehr in Spiez angeschlossen.
Gemäss Studie IC-Halt Frutigen (S. 30f.) würde ein Halbstundentakt die Nachfrage "beträchtlich" steigern und die Nachteile, durch den Verlust des IC-Halts, kompensieren.
Diese Forderung steht in Einklang mit dem RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6: ÖV-Anbindung Frutigen (vgl. Anhang 8.7) und wurde von der Region bereits im Angebotskonzept 2014-2017 beantragt. Aus finanziellen Gründen wurde das Anliege abgelehnt, weshalb die RVK 5 den Stundentakt erneut beantragt.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +8 KP |

### 6.4.2 Buslinien

**Linie 210 Frutigen – Reichenbach – Spiez (-Faltschen)**

Erschliessung des Ortsteils Faltschen durch die Linie 210. Seit dem Wegfall der IC-Halte in Frutigen im Jahr 2007 betreibt die Postauto AG die Buslinie Frutigen – Reichenbach – Spiez. Die Busse der Linie 210 stellen die Anschlüsse an den Lötschberger in Reichenbach sicher und haben in Frutigen eine Wendezeit von 30

Minuten. Diese Pause kann für die Erschliessung von Faltschen genutzt werden. Bereits im Jahr 2011 hat die Postauto AG der Gemeinde Reichenbach ein entsprechendes Angebot unterbreitet. Darauf wurde aus Kostengründen (Eigenfinanzierung) verzichtet.
Angedacht ist ein Grundangebot mit 6 Kurspaaren am Morgen, Mittag und Abend (Mo-Fr) mit dem bestehenden Fahrzeug. Nach Bedarf können zwei zusätzliche Kurspaare am Vor- und Nachmittag während der Wintersaison (Mitte Oktober bis Ende Mai) mit dem bestehenden Fahrzeug angeboten werden. In der Sommersaison steht das Fahrzeug für die Zusatzkurse nicht zur Verfügung, da es als Beifahrzeug für die Erschliessung der Griesalp (bis/ab Tschingel) eingesetzt wird. Werden diese Kurse dauerhaft benötigt, bedingt dies ein zusätzliches Fahrzeug.

Der Ortsteil Faltschen hat rund 400 Einwohner und verfügt aktuell über keine ÖV-Erschliessung. Weitere 350 Einwohner wohnen im Einzugsgebiet der Strasse von Reichenbach nach Faltschen. Auch sie würden von einer Buslinie profitieren. Falls es gelingt, zudem das Gebiet Fröschenmoos inkl. Altersheim an der Linie anzubinden, kämen weitere 100 Einwohner dazu. Zudem muss berücksichtigt werden, dass täglich rund 70 Schüler aus Faltschen nach Reichenbach in die Schule müssen. (Quelle: Gemeinde Reichenbach).

Die Linie 210 erfüllt aktuell die Zielvorgaben gemäss AGV nicht. Bezüglich Kostendeckungsgrad werden auch die Minimalvorgaben nicht erreicht.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +6 KP (Sommer), optional 2 weitere KP im Winter |

**Linie 31.220 Reichenbach – Kiental**
Änderung der Linienführung und Aufnahme einer neuen Haltestelle „Fröschenmoosweg“ zur Erschliessung des Altersheims Reichenbach. Die Erschliessung des Altersheim kann sinnvoller mit der neuen Linie Frutigen – Reichenbach – Faltschen abgedeckt werden (vgl. Antrag Linie 210 oben). Falls dieser abgelehnt wird, werden die Anpassungen (Streckenführung und neue Haltestelle) auf der bestehenden Linie 220 beantragt.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Änderung der Linienführung und neue Haltestelle |

**Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg)**
Zusätzliches Kurspaar Frutigen ab 05.30 Uhr und Kandersteg Bahnhof ab 06.00 Uhr. Das zusätzliche Kurspaar ermöglicht Pendlern zwischen Kandersteg und Frutigen den Anschluss an den Lötschberger um 06.30 Uhr. Das zusätzliche Kurspaar benötigt keine Erhöhung der Angebotsstufe. Die Frühkurse 4 (Kandersteg ab 05.35) und 6 (Kandersteg ab 06.30) sind mit 15 resp. 16 Pers./Kurs nachgefragt und liegen über den Zielvorgaben gemäss AGV. Das Anliegen wurde von der Region bereits im Angebotskonzept 2014-2017 beantragt und aus finanziellen Gründen und vom Kanton als nicht prioritär eingestuft, abgelehnt. Die RVK 5 beantragt deshalb das zusätzliche Kurspaar erneut.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +1 KP |

**Linie 31.232 Ausserschwand – Unter dem Birg (neu)**
Der Kanton finanziert heute 10 Kurspaare im Winter und Sommer und 5 Kurspaare in der Zwischensaison. Der starke Anstieg der Frequenzen auf der Linie 232 erfordern zusätzliche Kurse. Die Einsteigerzahlen der ersten Kurse ab Boden Wendeplatz um 8.10 Uhr nach Unter Birg (1‘729 Einsteiger) und retour 8.20 bis

Boden Wendeplatz (451 Einsteiger) zeigen, dass die Strecke Boden – Unter Birg nicht nur ein Zubringer zur Engstligenalpbahn ist, sondern auch von den Anwohnern benützt wird.

Die RVK 5 beantragt deshalb die Aufnahme der folgenden Kurse ins Grundangebot. Dabei soll der Fahrplan für Anschlüsse von und nach Frutigen (Linie 230 Adelboden - Frutigen - Kandersteg) optimiert werden.

Sommer und Winter: 06.52 Uhr Adelboden – Boden (täglich)
12.50 Uhr Adelboden – Unter Birg, Ausserschwand (täglich)

Zwischensaison: 06.52 Uhr Adelboden – Boden (täglich)
12.50 Uhr Adelboden – Unter Birg, Ausserschwand (täglich)
15.00 Uhr Adelboden – Unter Birg, Ausserschwand (täglich)

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Sommer und Winter: Mo – So +2 KP<br>Zwischensaison: Mo-So +3 KP |

**Linie 31.235 Ausserschwand – Alpina**

Aufnahme der Linie 235 ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Im Gebiet Boden sind rund 400 Einwohner an die Linie angebunden, in Adelboden Dorf sind es ca. 600 Einwohner. Die Linie hat heute eine durchschnittliche Auslastung von 10.6 Personen pro Kurs.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So + 5 KP |

**Linie 31.236 Adelboden – Schermtanne**

Aufnahme der Linie 236 ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Im Gebiet Stiegelschwand/Aebi sind rund 190 Personen an die Linie angebunden, in Adelboden Dorf sind es ca. 600 Einwohner. Zudem liegen einige Betriebe (Hotels und Gewerbebetriebe) mit Arbeitsplätzen an der Linie. Die Linie verzeichnet heute eine durchschnittliche Auslastung von 9.5 Personen pro Kurs.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So + 7 KP |

# 7 Region Simmental – Saanenland

## 7.1 ÖV-Konzept Saanenland

Das ÖV-Konzept Saanenland wurde von der RVK 5 auf Antrag der Gemeinden aus der Region lanciert. Zusammen mit den Gemeinden des Saanenlandes, des Pays d' Enhaut, Les Diablerets sowie den beiden Gemeinden Zweisimmen und St. Stephan wurde im Herbst 2011 ein gemeinsames Pflichtenheft für die Studie ausgearbeitet. Die Studie soll aufzeigen, wie das heutige Bussystem, bestehend aus regulären Kursen und touristischen Zusatzkursen, vereinfacht werden kann.

Aus der Diskussion von verschiedenen Variantenansätzen hat sich herausgestellt, dass der von der Region geforderte Taktfahrplan auf den Buslinien nur dann mit vertretbarem Mitteleinsatz umsetzbar ist, wenn auch die MOB-Züge konsequent vertaktet sind (Stundentakt auf der Linie Zweisimmen – Montreux).

Das Konzept liegt seit November 2012 vor und konnte in den letzten Jahren grösstenteils bereits umgesetzt werden. Insbesondere der Fahrplanwechsel im Dezember 2014 brachte im Saanenland ein weitgehend vertaktetes Angebot (vgl. Kapitel 7.2). Die schlankeren Umsteigezeiten in Zweisimmen führten zu einer Verkürzung der Reisezeiten. Zudem konnten diverse Schulbedürfnisse berücksichtigt werden. Das ÖV-System wurde durch die Vertaktung als Ganzes aufgewertet. Bisher nicht realisiert wurde die durchgehende Vertaktung des Fahrplans am Morgen.

## 7.2 Heutiges Angebot

### 7.2.1 Regionalverkehr Bahn

**Linie 320 Bern – Spiez - Zweisimmen**

Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 verkehrt der RE/Regio stündlich zwischen Bern und Zweisimmen. Mit den direkten stündlichen Verbindungen nach Bern wurde das Angebot für das Simmental verbessert. Für diese Angebotsverbesserung mussten diverse Anpassungen gemacht werden:

- Die Bahnhaltestelle Spiezmoos-Süd wurde in Absprache mit der Gemeinde Spiez geschlossen. Dadurch konnte der Shuttle Spiez – Wimmis eingestellt werden. Dies gehörte zu den Voraussetzungen für die Einführung der stündlichen Regio-Verbindungen zwischen Bern und Zweisimmen.
- Aufgrund der zusätzlichen Kurse zwischen Spiez und Zweisimmen sind nicht mehr alle Halte in Weissenbach und Grubenwald möglich. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 halten zwischen 08.00 – 20.00 Uhr nur alle zwei Stunden Züge auf dem Abschnitt Boltigen – Zweisimmen. In den Stunden ohne Halt verkehrt ein Bahnersatzbus. Der Fahrplan ist dabei auf schlanke Anschlüsse ab/nach Boltigen ausgerichtet. Am Wochenende besteht kein Busangebot, was einer Verschlechterung des Zustandes gegenüber FP 2011 entspricht.

**Linie 120 Zweisimmen – Lenk**

Regelmässiger Stundentakt mit Anschluss vom/auf den Regionalzug Zweisimmen – Spiez (-Bern). Zusatzzüge vermitteln Anschlüsse an den RE von/nach Spiez und Montreux.
25 Kurspaare (Angebotsstufe 2)

**Linie 120 Zweisimmen – Saanen – Montreux**

Regionalzüge stündlich mit Abfahrt xx.05 und Ankunft xx. 52 in Zweisimmen bis Saanen, Rougemont oder Montreux. Damit besteht grundsätzlich ein Stundentakt zwischen Rougemont und Zweisimmen mit Anschluss in Zweisimmen von/nach Spiez (und Bern/Interlaken). Es bestehen nur noch wenige Taktlücken.
Zweistündlich GOLDENPASS PANORAMIC mit Abfahrt xx.25 und Ankunft xx.32 in Zweisimmen (8.25, 10.25 etc. bis 18.25).
23.5 Kurspaare (Angebotsstufe 2)

### 7.2.2 Regionalverkehr Bus

Mit der Umsetzung des neuen ÖV-Konzepts Saanenland per Fahrplan 2015 besteht heute im Saanenland ein weitgehend vertaktetes Angebot der regionalen Buslinien ab 10.00 Uhr (Linien 180, 181 und 182).

**Linie 12.180 (Les Diablerets-) Gsteig – Gstaad – Saanen - (Schönried - Saanenmöser)**
Regelmässige Abfahrt xx.37 und Ankunft xx.16 in Gstaad nach/von Gsteig – Col-du-Pillon mit Anschluss von/auf die MOB-Linie 120 (ab 10.00 Uhr).
Nach/von Schönried (-Saanenmöser) stündliche Verbindung bis Schönried (Gtaad ab xx.11 und an xx.05), Abgestimmt auf die Schülerbedürfnisse werden je ein Kurs am Morgen, Mittag und Abend weitergeführt bis Saanenmöser.
14.5 Kurspaare Gstaad – Saanen (-Schönried) (Angebotsstufe 1)
15 Kurspaare Gstaad – Col du Pillon – Les Diablerets (Angebotsstufe 1).

**Linie 12.181 Gstaad – Lauenen (-Lauenensee)**
Regelmässige Abfahrt xx.37 und Ankunft xx.17 in Gstaad nach/von Lauenen (-Lauenensee) mit Anschluss von/auf die MOB-Linie 120 (ab 10.00 Uhr). Taktbruch über Mittag abgestimmt auf die Schülerbedürfnisse.
12.5 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

**Linie 12.182 Gstaad – Turbach - (Rotengraben)**
Weitgehend vertaktetes Angebot mit Anschluss von/auf die MOB-Linie 120 mit Abfahrt um xx.37 und Ankunft xx.17 in Gstaad (ab 10.00 Uhr). Alternierende Fahrtrichtungen in Abhängigkeit von Schulbeginn und Schulschluss.
9 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

**Linie 20.260 Boltigen – Jaunpass – Charmey – Bulle**
6 Kurspaare zwischen Jaun und Boltigen (Angebotsstufe 1)

**Linie 31.260 Oey Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp**
7 Kurspaare (Angebotsstufe 1) mit Anschluss in Oey Diemtigen von/auf den Regio nach Spiez und Zweisimmen. Abfahrt um xx.35 und Ankunft um xx.19 in Oey Diemtigen.

**Linie 31.281 Lenk – Bühlberg**
9 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

**Linie 31.283 Lenk – Simmenfälle**
10 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

## 7.3 Erfolgskontrolle der kritischen Linien

### 7.3.1 Linie 31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp

Mit einer Auslastung auf dem stärksten Abschnitt (zwischen Marktplatz und Chirlegand) im Jahr 2015 von 9.14 Personen pro Kurs (128 Personen auf 14 Kursen, ohne Zusatzkurse im Winter) erreicht die Linie die Zielvorgaben des Auslastungsgrades von 6 Personen pro Kurs deutlich. Die Minimalvorgaben beim Kostendeckungsgrad von 20% werden mit 18 % (gemäss Plan 2016) hingegen knapp verfehlt.

Für die Erschliessung des Diemtigtals ist die Linie essenziell. Mit dem Naturpark Diemtigtal besteht zudem ein attraktives Tourismusangebot, das stetig ausgebaut wird. Seit 2016 ist die Naturpark Card als Fahrausweis gültig. Die saisonalen Winterkurse entsprechen einer grossen Nachfrage und die RVK 5 beantragt deshalb ihre Aufnahme ins reguläre ÖV-Angebot. Ebenfalls beantragt werden zusätzliche Pendlerkurse am Morgen und Abend (vgl. Kapitel 7.4.2).

Die Beibehaltung der Diemtigtallinie ist für die Region zwingend, was auch die guten Zahlen der Nachfrage bestätigen. Die RVK 5 beantragt die Linie 260 in diesem Umfang weiterzuführen.

### 7.3.2 Linie 12.182 Gstaad – Turbach – (Rotengraben)

Die Linie 182 erfüllt die Minimalvorgabe bei der Nachfrage, jedoch nicht beim Kostendeckungsgrad. Die Auslastung auf dem stärksten Streckenabschnitt (zwischen Bissen Litzi und Bissen Schulhaus) lag 2015 bei 4.4 Personen pro Kurs (80 Personen auf 18 Kursen). Damit werden sogar die Zielvorgaben in der Kategorie Kleinbus von 3 Personen pro Kurs erreicht. Gemäss Plan 16 wird mit einem Kostendeckungsgrad von 16.9% auch die Minimalanforderung in der Kategorie Kleinbus von 15% erreicht.

Mit der Umsetzung des ÖV-Konzepts Saanenland per Fahrplan 2015 konnten die Bedürfnisse der Schüler besser abgedeckt werden. Eine Zunahme der Fahrgastzahlen ist seither insgesamt feststellbar. Auf der Linie Gstaad – Turbach zeigen die Zahlen der PAG des ersten Halbjahres 2015 (14.12.204 bis 20.7.2015) eine Zunahme der Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr um 2,3%.

Die RVK 5 beantragt deshalb die Weiterführung der Linie 182 Gstaad – Turbach (-Rothengraben).

## 7.4 Konzeptanträge 2018 – 2021 Simmental – Saanenland

### 7.4.1 Bahnlinien

**Linie 120 Montreux - Zweisimmen**

Mit der Fertigstellung des umgebauten Bahnhofs in Zweisimmen soll voraussichtlich per Fahrplan 2019 der Transgoldenpass (TGP) eingeführt werden. Ab dann verkehren pro Tag vier Kurspaare TGP durchgehend zwischen Montreux und Interlaken Ost. Heute verkehren zwischen Montreux und Zweisimmen 5.5 Kurspaare Goldenpass Züge (Panoramic und Classic). Für die Anschlüsse in Zweisimmen in Richtung Saanenland bedeutet dies daher, dass von den neu 9 RE-Kurspaaren auf der Linie 320 im Simmental 5 Kurspaare keinen Anschluss RE/RE mehr haben werden.

Dahinblickend wurde in einer Studie (3B AG, Angebotskonzept 2018-2021 Saanenland, Grundlagenbericht, Stand April 2016) die Funktionalität des Fahrplans der Linie 120 für die Jahre 2019ff überprüft.

Die Studie zeigt, dass mit Ausschöpfen der Angebotsstufe 2 (25 KP) auf der Linie 120 Montreux-Zweisimmen ein Angebot geschaffen werden kann, welches den eruierten Bedürfnissen der unterschiedlichen Anspruchsgruppen entspricht.

- Gute Anschlüsse an den RE im Simmental
- Halbstundentakt abends zwischen 17.00-19.00 Uhr
- Bedürfnisse Schülertransporte

Die RVK 5 beantragt deshalb, dass mit der Einführung des TGP ein funktionierender und den Bedürfnissen in der Region entsprechender Fahrplan auf der Linie 120 gewährleistet wird und die 25 Kurspaare im Rahmen der Angebotsstufe 2 ausgeschöpft werden können.

Die Ausarbeitung des genauen Fahrplans muss mit der Einführung des TGP koordiniert werden.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Ausschöpfen der Angebotsstufe 2 (25 KP) |

**Linien 301 / 310 / 320 Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisimmen (neu)**

Zwei zusätzliche RE Frühverbindungen Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisimmen. Die erste Verbindung von Bern nach Zweisimmen verkehrt heute in Bern ab 06.34 mit Ankunft in Zweisimmen 07.57 Uhr (Umsteigen in Spiez). Eine Verbindung mit Anschluss auf den ersten Regio Spiez – Zweisimmen um 06.05 wird durch Gemeinden, Firmen und Pendler immer wieder gewünscht.

Bern - Spiez - Bern

| 1. Frühzug Kurspaar (Mo-Fr) | 2. Frühzug Kurspaar (täglich) |
|---|---|
| Spiez ab 4.50 Uhr<br>Thun ab 4.59 Uhr<br>Bern an 5.20 Uhr | Spiez ab 5.50 Uhr<br>Thun ab 5.59 Uhr<br>Bern an 6.20 Uhr |
| Bern ab 5.32 Uhr<br>Thun ab 5.54 Uhr<br>Spiez an 6.04 Uhr | Bern ab 6.39 Uhr<br>Thun ab 7.01 Uhr<br>Spiez an 7.10 Uhr |
| Weiter nach Brig/Zweisimmen | Weiter nach Brig/Zweisimmen |

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +2 KP<br>Sa/So + 1 KP |

**Linie 320 Spiez – Zweisimmen (Regio)**

Vereinheitlichung des Takts Mo-So abends. Heute verkehrt der letzte Kurs Spiez ab 23.40 Uhr. Zwischen 22.07 und 23.40 besteht eine Taktlücke von ca. 1,5 Stunden. Zur Schliessung der Taktlücken und zur Verbesserung des Abendangebots im Simmental beantragt die RVK folgende Änderungen:

- Verschiebung des Kurses 6843 auf Spiez ab 23.07 Uhr, letzter Kurs ab Zweisimmen um 00.06 Uhr
- Zusätzlicher Kurs Spiez ab 00.07 Uhr (Zug bleibt in Zweisimmen)

Mit dem zusätzlichen Kurs Spiez ab ca. 00.07 Uhr ist das Simmental von Bern her auch noch mit dem IC Bern ab 23.39 Uhr erreichbar. Das Anliegen wurde von der Region bereits im Angebotskonzept 2014-2017 beantragt und aus finanziellen Gründen abgelehnt. Die RVK 5 beantragt deshalb die Taktvereinheitlichung und das zusätzliche Kurspaar zur Schliessung der Taktlücke erneut.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +1 KP |

**Linie 320 Spiez – Zweisimmen (RE)**

Integraler RE-Halt in Därstetten. Zurzeit Halten die RE-Züge an den Haltestellen Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach i. S. und Boltigen. Därstetten hat mit Abstand die meisten Ein-/Aussteigerzahlen aller Regio-Halte. Die RVK 5 beantragt die Durchführung aller RE-Halte auch in Därstetten. Bis zum Umbau des Bahnhofs Zweisimmen ist die Durchführung der RE-Halte in Därstetten möglich. Gleichzeitig mit dem Umbau des Bahnhofs Zweisimmen müsste auch die Kreuzungsstation Eifeld gebaut werden, damit der RE-Halt in Därstetten weiterhin möglich bleibt.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Vorgezogene Infrastrukturkosten für den Bau der Kreuzungsstation Eifeld. |

**Linie 320 Spiez – Zweisimmen (RE)**

RE-Stundentakt 06.00 – 20.00 Uhr zusammen mit dem Projekt „TransGoldenPass“ (TGP) ab Fahrplanjahr 2019. Mit dem Bau der Umspuranlage in Zweisimmen besteht die Möglichkeit, die TGP direkt von Interlaken bis Montreux zu führen. Der Bau der Kreuzungsstation Eifeld lässt zudem ein stündliches RE/TGP-Angebot im Simmental zu. Dadurch entsteht ein 30’-Takt für die frequenzstärkeren Orte, Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach i. S.,Boltigen und Zweisimmen. Die RE-Züge erfüllen aktuell die Zielvorgaben in Bezug auf die Nachfrage sowie auf den Kostendeckungsgrad.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | +6 KP (RE) |

**Linie 320 Boltigen – Zweisimmen: Bus**

Einführung eines durchgehenden Busangebots auch am Wochenende. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 hält auf dem Abschnitt Boltigen – Zweisimmen der Regio-Zug lediglich alle zwei Stunden in Weissenbach und Grubenwald. Dies betrifft alle Regio-Verbindungen zwischen 08.30 – 20.00 Uhr.
Als Bahnersatz verkehrt von Montag bis Freitag ein Bus. Die RVK 5 hat 2012 auf Wunsch der beiden Gemeinden und des Betreibers eine öffentliche Mitwirkung zu verschiedenen möglichen Bus-Fahrplanvarianten durchgeführt. In 13 von 16 Eingaben wird bemängelt, dass am Wochenende kein Bus verkehrt. Die Einführung eines Wochenendangebots ist für praktisch alle Mitwirkende wesentlicher Bestandteil eines zukünftigen Busangebots zwischen Boltigen – Zweisimmen.

Das Bahnersatzangebot erfüllt die Minimalvorgaben und wird von der Bevölkerung auch genutzt. Die RVK 5 erachtet es als durchaus gerechtfertigte Forderung, das Busangebot auch am Wochenende einzuführen. Damit würde der Status Quo, welcher mit dem Fahrplanwechsel 2012 verloren ging, wieder hergestellt.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Sa/So +8 KP |

**Linie 320 Boltigen – Zweisimmen: Bus**

Ergänzung des Kursangebots am frühen Morgen mit je einem Kurs in Richtung Thun/Bern und Zweisimmen.

Zweisimmen – Boltigen

| |
|---|
| Zweisimmen ab 5.33 Uhr<br>Boltigen an 6.00 Uhr |
| Weiter nach Thun/Bern 6.06 Uhr |

Boltigen - Zweisimmen

| |
|---|
| Boltigen ab 6.26 Uhr<br>Zweisimmen an 6.53 Uhr |
| Weiter nach Gstaad 7.00 Uhr<br>Weiter nach Lenk 7.03 Uhr |

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo-Sa +1 KP |

### 7.4.2 Buslinien

**Linie 31.260 Oey Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp**

Einführen von je einem Pendlerkurs am Morgen und Abend mit Anschluss in Oey Diemtigen von/nach Zweisimmen (Abfahrt 6.18 resp. Ankunft 19.31) und Spiez (Abfahrt 6.27 resp. Ankunft 19.23).

| *Pendlerkurs Morgen (Mo-Fr)* | *Pendlerkurs Abend (Mo-Fr)* |
|---|---|
| Grimmialp ab ca. 5.39 Uhr<br>Oey Diemtigen an ca. 6.14 Uhr | Ankunft von Zweisimmen 19.31 Uhr<br>Ankunft von Spiez 19.23 Uhr |
| Weiter nach Zweisimmen 6.18 Uhr<br>Weiter nach Spiez 6.27 Uhr | Oey Diemtigen ab ca. 19.35 Uhr<br>Grimmialp an ca. 20.10 Uhr |

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – Fr +2 KP |

**Linie 31.260 Oey Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp**

Aufnahme der saisonalen Winterkurse um 08.35 Uhr in Richtung Schwenden und 16.43 Uhr in Richtung Oey Diemtigen ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs (täglich).

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So +2 KP |

**Linie 280 Lenk – Aegerten – Lenk (Linie 28)**

Die Aufnahme der Linie 28 ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs wurde bereits im Angebotskonzept 2014-2017 beantragt.

Die Linie 28 ist bisher ein von der Gemeinde und weiteren Partnern finanziertes Angebot. Die Linie verkehrt ganzjährlich mit 7 Kurspaaren und erschliesst in nordwestlicher Richtung das Schwimmbad und das REKA-Zentrum der Lenk. Seit dem Fahrplanjahr 2013 werden zudem die Schülertransporte durch die Linie 28 abgedeckt (ca. 46 Schüler). Während den Schulzeiten wird die Linie mit 11 Kurspaaren geführt.

Die Linie 28 erschliesst ungefähr 860 Einwohner und 270 Arbeitsplätze. Seit einigen Jahren herrscht im Gebiet Aegerten eine rege Bautätigkeit, weshalb die Einwohnerzahlen stark anstiegen. Aktuell weist die Linie eine durchschnittliche Auslastung von 6 Personen pro Kurs auf und ist damit gut frequentiert.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So + 9KP, Mo – Fr (Schulbetrieb) +4 KP |

**Linie 282 Lenk – Hubelmatte (– Iffigenalp)**

Aufnahme des Teilstücks Lenk-Hubelmatte ganzjährig ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Die Linie verkehrt heute saisonal mit 12 Kurspaaren und verzeichnet eine durchschnittliche Auslastung von 13 Personen pro Kurs.

Die Linie erschliesst ungefähr 460 Einwohner und rund 150 Arbeitsplätze und ist deshalb nicht nur für den Tourismus sondern auch für die Bevölkerung bedeutend. Im Aussenbezirk Pöschenried wurde zudem in den letzten Jahren rege gebaut, was die Einwohnerzahlen ansteigen liess.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So + 12KP |

**Linie 283 Lenk – Metschbahnen – Simmenfälle**

Erweiterung mit zwei Kurspaaren um ca. 19:05 und 22:05 mit Anschluss an die MOB Linie. Die Linie 283 verzeichnet heute eine durchschnittliche Auslastung von 13 Personen pro Kurs und ist damit gut frequentiert. Die Linie erschliesst ungefähr 420 Einwohner und 50 Arbeitsplätze.

| | |
|---|---|
| Umfang der Änderung | Mo – So + 2KP |

# 8 Zusammenfassung der Anträge und Priorisierung

In der nachfolgenden Tabelle werden die Anträge nach Teilregionen nochmals zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Zudem wurden die Anträge anhand der folgenden Kriterien priorisiert.

1. Priorität: Massnahmen mit grosser regionaler und raumplanerischer Auswirkung. Die Anliegen werden seit längerer Zeit gefordert, wurden bis anhin aber aus finanziellen Gründen noch nicht umgesetzt. Sie sind zentral für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und fördern die Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV.

   > Die Massnahmen erster Priorität werden von der RVK 5 mit Nachdruck beantragt. Ihre Umsetzung im Angebotsbeschluss 2018-2021 ist für die Region Oberland West von höchster Priorität.

2. Priorität: Massnahmen mit hohem Kundennutzen und/oder grosser Auswirkung auf den Modal Split zu Gunsten des ÖV. Dies sind hauptsächlich Taktverdichtungen oder Anträge zur Schliessung von Taktlücken.

   > Die Umsetzung der Massnahmen 2. Priorität wird bei finanziellem Spielraum durch den Kanton beantragt. Das ÖV-Angebot der Region Oberland West wird dadurch attraktiver gestaltet und stark aufgewertet.

3. Priorität: Massnahmen, die ein mögliches Zusatzangebot aus Kundensicht darstellen, das Verhalten hinsichtlich eines Modal Splits zu Gunsten des ÖV aber nicht grundsätzlich verändern. Zudem wurden Anträge, welche von den Gemeinden aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses abgelehnt wurden, in die Priorität 3 eingeteilt.

| Kapitel | Linie | Antrag | Priorität |
|---|---|---|---|
| **Region Thun** | | | |
| **Agglomeration Thun** | | | |
| **4.9.1** | Linie 340 Regio Thun – Solothurn | Einführung des Stundentakts bis Betriebsschluss (Mo-So +4 KP) | 2 |
| | Linie 340 Regio Thun – Konolfingen – Burgdorf | Zusätzlicher Regio xx.24 ab Thun (3. Produkt) von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +9 KP) | 2 |
| **4.9.2** | Linie 3 Alte Bernstrasse – Allmendingen: Verlängerung Heimberg | Aufnahme der Verlängerung Heimberg (Mo – Sa +36 KP) | 1 |
| | | Ausbau des Angebots am Wochenende (So +36 KP) | 2 |
| | Linie 4 Thun Bahnhof – Lerchenfeld | Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa +28 KP) | 2 |
| | Linie 6 Thun Bahnhof – Westquartier | Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa +28 KP) | 2 |
| | Linie 21 Thun – Oberhofen – Interlaken | Verdichtung zum 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun-Oberhofen (Mo-Sa +28 KP) | 3 |
| | Linie 21 Thun – Oberhofen – Interlaken | 15'-Takt zwischen 20.00 – 21.30 Uhr (Mo-So +2 KP) auf dem Abschnitt Thun-Oberhofen | 2 |
| | Linie 21 Thun – Oberhofen – Interlaken | 15'-Takt zwischen 21.30 – 00.00 Uhr und 30'-Takt zwischen 00.00 – 00.30 Uhr (Do-So +6 KP) auf dem Abschnitt Thun-Oberhofen | 2 |
| | Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 21 | Zusätzlicher Frühkurs auf allen Stadtlinien (Mo-Fr +1 KP) | 2 |
| | Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6 | 15'-Takt zwischen 20.00 – 21.30 Uhr auf allen Stadtlinien (Mo-So +16 KP) | 2 |
| | Linien 1, 2, 5 | 15'-Takt zwischen 21.30 – 00.00 Uhr und 30'-Takt zwischen 00.00 – 00.30 Uhr (Do-Sa+24 KP) | 2 |
| **Westamt** | | | |
| **4.9.3** | Linie 3 Thun – Amsoldingen – Blumenstein | Zusätzlicher Kurs am Morgen ab Blumenstein 5.49 Uhr (Mo-Sa +1 KP) | 2 |
| | Linie 50/51 Thun – Uebeschi/Wattenwil – Blumenstein | Verdichtung zum 15'-Takt zwischen 06.30 – 07.30 Uhr und 17.30 – 18.30 Uhr (Mo-Fr +4 KP) | 1 |
| | | Zwei separate Kurse anstelle des Rundkurses um 20.07 Uhr ab Bahnhof Thun (Mo-So +1 KP) | 2 |
| | Linie 53 Blumenstein - Wattenwil – Seftigen | Zusätzliches Kurspaar ab Blumenstein um 20.21 Uhr (Mo-Fr +1 KP) | 2 |
| | | Anbindung Bahnhof Burgistein (Mo-Fr +5 KP) | 2 |
| | Linie 55 Thun – Reutigen –Wimmis | Zusätzlicher Abendkurs ab Thun um 19.02 Uhr (Mo-Fr +1KP) | 2 |

**Rechte Seeseite**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **4.9.4** | Linie 21 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken | Zusätzliche Kurse morgens und abends zwischen Beatenbucht und Interlaken (Mo – Fr +3 KP) | 2 |
| | Linie 24 Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil | Zusätzliche Kurspaare Abends um 20.00 und 21.00 Uhr ab Thun bzw. 20.15 und 21.15 ab Oberhofen (Mo-So +2KP) | 3 |
| | Linie 31 Thun – Goldiwil - Heiligenschwendi | Schliessen der 1.5h-Lücke am Mittag und am Abend (Mo-So +2 KP) | 1 |
| | | Durchgehender Halbstundentakt an Werktagen zwischen 5.30-20.00 Uhr (Mo-Fr +10 KP, Angebotsstufe 3) | 2 |

**Ostamt**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **4.9.5** | Linie 33 Thun – Teuffenthal | Schliessung der Taktlücken. (Mo-Sa +3 KP) | 2 |
| | | Verbesserung des Abendangebots (Mo-Sa +2 KP) | 2 |
| | Linie 41/42 Thun – Eriz / Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand | Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt auf dem Abschnitt Schwarzenegg – Thun (Mo-Sa +1.5 KP) | 2 |
| | Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand | Zusatzkurs am Abend (Mo-Sa +1 KP) | 2 |
| | Linie 43 Thun – Unter Emberg – Kreuzweg – Heimenschwand | Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt (Mo-Fr +3 KP, Sa +4 KP) | 2 |
| | Linie 43 Abschnitt Heimenschwand – Wangelen | Aufnahme Zusatzschlaufe Heimenschwand – Wangelen – Heimenschwand (Zusätzliche Kilometer Fahrdistanz) | 2 |
| | Linie 44 Oberdiessbach – Linden - Heimenschwand | Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt (Mo-Fr +5 KP, Sa +6 KP) | 2 |
| | | Erweiterung Abendangebot (Mo – Fr +1KP, Sa +2 KP) | 2 |

**Region Spiez**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **5.5.1** | Linien 1 Steffisburg – Thun – Spiez | Verdichtung zum 15'-Takt auf dem Abschnitt Gwattzentrum – Spiez (Mo-So +40 KP) | 1 |
| | Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi | Verdichtung zum 30'-Takt zu HVZ zwischen 17.00-19.00 Uhr (Mo-Fr +2 KP) | 1 |
| | Linie 65 Seepark – Faulensee | Zusatzkurse am Morgen am Wochenende (Sa/So +2 KP) | 2 |

**Region Kandertal**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **6.4.1** | Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio) | Stundentakt von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +8 KP) | 2 |
| **6.4.2** | Linie 210 Frutigen – Reichenbach – Spiez (-Faltschen) | Erschliessung Faltschen (Mo-Fr +6 KP, optional +2 KP im Winter) | 2 |
| | Linie 220 Reichenbach – Kiental | Änderung der Linienführung zur Erschliessung des Altersheims Reichenbach, falls neue Linie Frutigen – Reichenbach - Faltschen nicht eingeführt wird. | 2 |
| | Line 230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg) | Zusätzliches Kurspaar Frutigen ab 05.30 und Kandersteg ab 06.00 Uhr (Mo-Fr +1 KP) | 2 |
| | Linie 232 Ausserschwand – Unter dem Birg | Zusatzkurse für Schüler und Pendler (Mo-So +2 KP, +1 zusätzliches KP in der Zwischensaison) | 1 |
| | Linie 235 Ausserschwand - Alpina | Aufnahme ins reguläre Angebot (Mo-So +5 KP) | 2 |
| | Linie 236 Adelboden – Schermtanne | Aufnahme ins reguläre Angebot (Mo-So +7 KP) | 2 |

**Region Simmental - Saanenland**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **7.4.1** | Linie 120 Montreux – Zweisimmen | Ausschöpfen der Angebotsstufe 2 (25 KP); Gewährleistung eines auf die Einführung TGP abgestimmten Fahrplans 2019ff mit guten Anschlüssen von/nach den Regio- und RE-Zügen im Simmental | 2 |
| | Linien 300/310/320 Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisimmen | Zwei zusätzliche RE Frühverbindungen (Mo-Fr +2 KP, Sa/So +1 KP) | 1 |
| | Linie 320 Spiez – Zweisimmen | Taktvereinheitlichung am Abend (Mo-So +1 KP) | 2 |
| | | Integraler RE-Halt in Därstetten | 2 |
| | | RE-Stundentakt Spiez – Zweisimmen zusammen mit TransGoldenPass (+6 KP) | 3 |
| | Linie 320 Boltigen – Zweisimmen : Bus | Einführung eines durchgehenden Busangebots auch am Wochenende (Sa/So +8 KP) | 2 |
| | | Zusatzkurse am Morgen (Mo-Sa +1 KP) | 2 |
| **7.4.2** | Linie 260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp | Zusätzliche Pendlerkurse (Mo-Fr +2 KP) | 2 |
| | | Aufnahme der saisonalen Winterkurse ins Grundangebot (Mo-So +2 KP) | 1 |
| | Linie 28 Lenk – Aegerten – Lenk | Aufnahme der Linie ins Grundangebot (Mo-So +9 KP, Schulbetrieb +4 KP) | 1 |
| | Linie 282 Lenk – Hubelmatte (-Iffigenalp) | Aufnahme des Abschnitts Lenk – Hubelmatte ins Grundangebot (Mo-So +12 KP) | 2 |
| | Linie 283 Lenk – Metschbahnen – Simmenfälle | Zusätzliche Kurspaare Abends (Mo-So +2 KP) | 2 |

Tabelle 4: Übersicht aller Anträge der RVK 5 für das Angebotskonzept 2018 – 2021 inkl. regionaler Priorisierung

# 9 Anhang

## 9.1 Erfolgskontrolle RVK 5

**Erfolgskontrolle RVK 5 (Nachfrage, Kostendeckungsgrad) gemäss Angebotsverordnung (Art. 10 und 11)**

Stand: 16. April 2015

| Transport-unternehmung | Kursbuch-Nummer | Linien-Nummer | Verkehrsmittel | Linienbezeichnung | Angebots-stufe | Nachfrage / Auslastung aufgrund der Angebotsvereinbarung 2015 | | | Ampel Auslastung | Ampel Kosten-deckungs-grad | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | max. Querschnitt im Abschnitt zwischen | Anz. KP im maxQS | Rund-kurs | | | |
| Postauto Bern | 12.180 | | Midi- und Standardbus | Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets | 1 | Grund b. Gstaad, Moosfang - Moosfangbrück | 15.0 | | grün | orange | |
| Postauto Bern | 12.180 | | Midi- und Standardbus | Gstaad - Saanen [- Schönried] | 1 | Saanen, Bellerivestrasse - Saanen, Wyssmüli | 14.5 | | grün | grün | |
| Postauto Bern | 12.181 | 181 | Midi- und Standardbus | Gstaad - Lauenen (- Lauenensee) | 1 | Gstaad, Krambrücke - Gstaad, Badweidli | 12.5 | | grün | orange | |
| Postauto Bern | 12.182 | | Kleinbus | Gstaad - Turbach [- Rotengraben] | 1 | Gstaad, Staldenmatte - Bissen, Schulhaus | 9.0 | | grün | rot | |
| TPF | 20.260 | 60 | Midi- und Standardbus | Bulle - Charmey - Jaun - Boltigen | 1 | Epagny-Motel - Epagny Village | 16.0 | | grün | orange | |
| STI | 31.001 | 1 | Gelenk- und Megabus | Thun - Spiez | 4 | Bahnhof - Strandbad | 40.5 | | grün | grün | |
| STI | 31.001 | 1 | Gelenk- und Megabus | Thun - Gwatt | 4 | Bahnhof - Pfaffenbühl | 60.5 | | orange | grün | |
| STI | 31.001 | 1 | Gelenk- und Megabus | Thun - Steffisburg Flühli | 4 | Ziegelei - Marktgasse | 94.5 | | grün | grün | |
| STI | 31.002 | 2 | Gelenk- und Megabus | Thun - Schorenfriedhof via Neufeld | 4 | Postbrücke - Mattenstrasse | 99.0 | | grün | grün | |
| STI | 31.003 | 3 | Midi- und Standardbus | Thun - Amsoldingen - Blumenstein | 2 | Bahnhof - Allmendingen | 20.0 | | grün | orange | |
| STI | 31.003 | 3 | Midi- und Standardbus | Steffisburg, a.Bernstr. - Dornhalde (Versuch) | 3 | Alte Bernstrasse - Heimberg, Lädeli Bhf | - | | | | |
| STI | 31.003 | 3 | Midi- und Standardbus | Thun - Allmendingen | 4 | Bahnhof - Burgerallee | 78.0 | | grün | orange | |
| STI | 31.003 | 3 | Midi- und Standardbus | Thun - Alte Bernstrasse | 4 | Sonnenfeld - Marktgasse | 92.0 | | orange | orange | |
| STI | 31.004 | 4 | Midi- und Standardbus | Thun - Lerchenfeld | 4 | Guisanplatz - Kleine Allmend | 66.0 | | grün | orange | |
| STI | 31.005 | 5 | Gelenk- und Megabus | Thun - Schorenfriedhof via Dürrenast | 4 | Bahnhof - Post Dürrenast | 94.5 | | grün | orange | |
| STI | 31.006 | 6 | Midi- und Standardbus | Thun - Westquartier | 4 | Postbrücke - Militärstrasse | 65.5 | | orange | orange | |
| STI | 31.021 | 21 | Gelenk- und Megabus | Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken | 4 | Lauitor - Hünibach | 69.5 | | grün | grün | |
| STI | 31.022 | 22 | Kleinbus | Hünibach - Oberhofen | 1 | Oberhofen - Tanackerweg | 8.0 | | grün | orange | |
| STI | 31.024 | 24 | Midi- und Standardbus | Oberhofen - Schwanden - Sigriswil | 1 | Oberhofen - Aeschlen | 9.0 | | orange | orange | |
| STI | 31.025 | 25 | Midi- und Standardbus | Thun - Sigriswil | 3 | Lauitor - Gunten Dorf | 31.5 | | grün | grün | |
| STI | 31.031 | 31 | Midi- und Standardbus | Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi | 2 | Marktgasse - Lauenen | 21.5 | | grün | grün | |
| STI | 31.031 | 32 | Midi- und Standardbus | Thun - Dörfli - Heiligenschwendi | 1 | Marktgasse - Lauenen | 12.5 | | grün | grün | |
| STI | 31.033 | 33 | Midi- und Standardbus | Steffisburg - Teuffenthal b. Thun | 1 | Erlen - Thun Bahnhof | 11.0 | | grün | grün | |
| STI | 31.041 | 41 | Midi- und Standardbus | Thun - Schwarzenegg - Innereriz | 1 | Marktgasse - Lueg | 8.0 | | grün | grün | |
| STI | 31.041 | 42 | Midi- und Standardbus | Thun - Schwarzenegg - Süderen - Heimenschwand | 1 | Marktgasse - Lueg | 11.5 | | grün | grün | |
| STI | 31.043 | 43 | Midi- und Standardbus | Thun - Emberg - Heimenschwand | 1 | Marktgasse - Haleneggweg | 15.0 | | grün | grün | |
| STI | 31.044 | 44 | Midi- und Standardbus | Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand | 1 | Oberdiessbach - Aeschlen | 9.0 | | grün | orange | |
| STI | 31.050/051 | 50/51 | Midi- und Standardbus | Thun - Uebeschi/Wattenwil - Blumenstein | 3 | Guisanplatz - Brügg | 32.5 | | grün | grün | zusammengefasstes Angebot |
| STI | 31.053 | 53 | Midi- und Standardbus | Seftigen - Wattenwil - Blumenstein | 2 | Seftigen - Bären | 24.0 | | orange | orange | |
| STI | 31.055 | 55 | Midi- und Standardbus | Thun - Reutigen - Wimmis | 2 | Thun Bahnhof - Schorendörfli | 22.0 | | grün | grün | |
| Postauto Bern | 31.056 | 56 | Kleinbus | Riggisberg - Wattenwil | 1 | Wattenwil, Postgasse - Wattenwil, Hof | 7.5 | | grün | rot | |
| Postauto Bern | 31.057 | 57 | Kleinbus | Uetendorf Bahnhof - Gurzelen Kreuz | 1 | Gurzelen, Obergurzelen - Uetendorf, Stiftung | 9.0 | | orange | grün | |
| Postauto Bern | 31.057 | 57 | Kleinbus | Uetendorf TUS - Uetendorf Bahnhof | 1 | Uetendorf, Fliederweg - Brügg | 8.0 | | rot | grün | |
| Postauto Bern | 31.061 | 61/62/63 | Midi- und Standardbus | Spiez - Spiezwiler/Krattigen - Aeschi - Aeschiried | 2 | Spiez, Eigen - Aeschiweg | 17.0 | | grün | orange | |
| Postauto Bern | 31.065 | 65 | Midi- und Standardbus | Spiez Bhf - Faulensee - Güettal | 2 | Spiez, Bürgstrasse - Faulensee, Oberdorf | 15.0 | | grün | grün | |
| Postauto Bern | 31.066 | 66 | Midi- und Standardbus | Aeschi - Emdtal - Spiez | 1 | Emdthal, Dorf - äusseres Emdthal | 5.0 | | orange | orange | |
| Postauto Bern | 31.210 | 210 | Midi- und Standardbus | [Spiez -] Reichenbach - Frutigen | 1 | Reichenbach, Buchholz - Rüdlen | 13.0 | | orange | rot | |
| Postauto Bern | 31.220 | | Midi- und Standardbus | Reichenbach i.K. - Kiental [- Griesalp] | 1 | Scharnachtal, Schulhaus - Gasse | 9.0 | | grün | grün | |
| AFA | 31.230 | 230 A | Midi- und Standardbus | Frutigen - Adelboden | 2 | Frutigen, Spital - Marktplatz | 24.0 | | grün | grün | |
| AFA | 31.230 | 230 K | Midi- und Standardbus | Frutigen - Kandersteg | 2 | Frutigen, Tropenhaus - Frutigen, Bahnhof | 19.0 | | grün | grün | |
| AFA | 31.232 | | Midi- und Standardbus | Adelboden Ausserschwand - U.d. Birg | 1 | Adelboden, Oey - Dürrenegge | 10.0 | | grün | grün | |
| AFA | 31.241 | | Midi- und Standardbus | Kandersteg - Talstation Sunnbüel | 1 | Kandersteg, Ruedi Hus - Kandersteg, Hüttent | 12.0 | | grün | orange | |
| Postauto Bern | 31.260 | | Midi- und Standardbus | Oey Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp | 1 | Horboden, Wirtschaft, Chollerenbrücke | 7.0 | | grün | rot | |
| AFA | 31.281 | 25 | Midi- und Standardbus | Lenk Bahnhof - Bühlberg | 1 | Lenk, Flüehlistrasse - Hubel | 9.0 | | grün | grün | |
| AFA | 31.283 | 27 | Midi- und Standardbus | Lenk Bahnhof - Simmenfälle | 1 | Lenk, Kuspo - Lenk, Neufeld (Camping) | 10.0 | | grün | grün | |
| MOB | 120 | R | Bahn (Schmalspur) und Tram | Montreux - Zweisimmen | 2 | Gstaad - Gruben | 22.0 | | grün | grün | zusammengefasstes Angebot |
| MOB | 120 | R | Bahn (Schmalspur) und Tram | Zweisimmen - Lenk | 2 | Zweisimmen - Blankenburg | 25.0 | | orange | grün | |
| BLS Bahn | 301 | S1 | Bahn (Normalspur) | Bern - Münsingen - Thun | 3 | Ostermundigen - Gümligen | 39.0 | | grün | grün | |
| BLS Bahn | 304.1/2 | S4 / S44 | Bahn (Normalspur) | Bern - Belp - Thun | 3 | Bern - Belp | 31.5 | | grün | grün | zusammengefasstes Angebot |
| BLS Bahn | 310 | R / RE | Bahn (Normalspur) | Spiez - Interlaken Ost | 2 | Därligen - Interlaken West | 17.5 | | grün | orange | zusammengefasstes Angebot |
| BLS Bahn | 320 | R | Bahn (Normalspur) | Spiez - Zweisimmen (RPV) | 2 | Spiez - Spiezmoos Süd | 21.0 | | grün | grün | |
| BLS Bahn | 320 | RE | Bahn (Normalspur) | Spiez - Zweisimmen (RE) | 1 | Spiez - Wimmis | 8.0 | | grün | grün | |
| BLS Bahn | 330 | R | Bahn (Normalspur) | Spiez - Frutigen | 1 | Spiez - Mülenen | 5.0 | | grün | orange | |
| BLS Bahn | 330 | RE | Bahn (Normalspur) | Bern - Spiez - Kandersteg - Brig | 2 | Bern - Münsingen | 17.5 | | grün | grün | |
| BLS Bahn | 340 | R / RE | Bahn (Normalspur) | Thun - Hasle-Rüegsau [- Burgdorf] | 3 | Schwäbis - Steffisburg | 38.0 | | orange | orange | zusammengefasstes Angebot |

## 9.2 Modal Split Agglomeration Thun



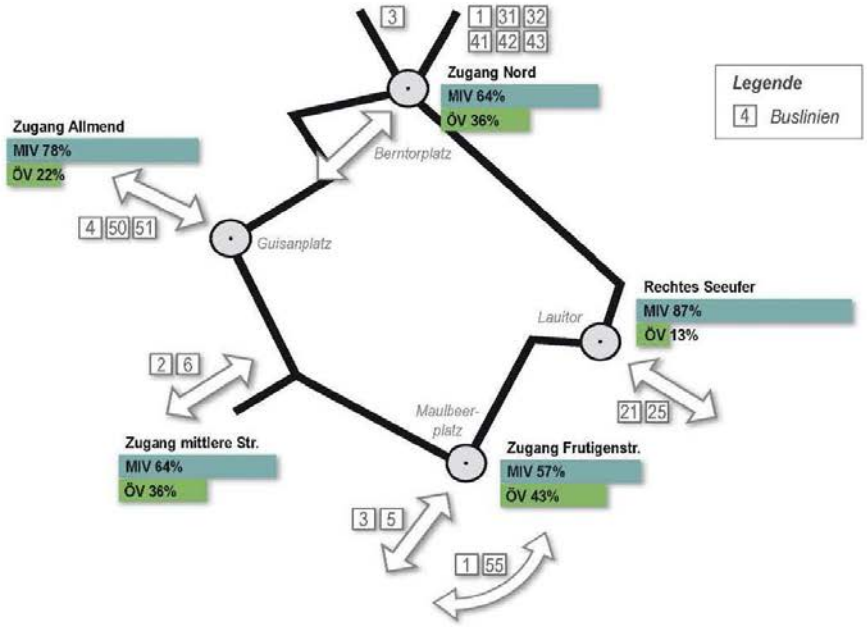


Abbildung 57 Modal Split 1: Verhältnis MIV zu ÖV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

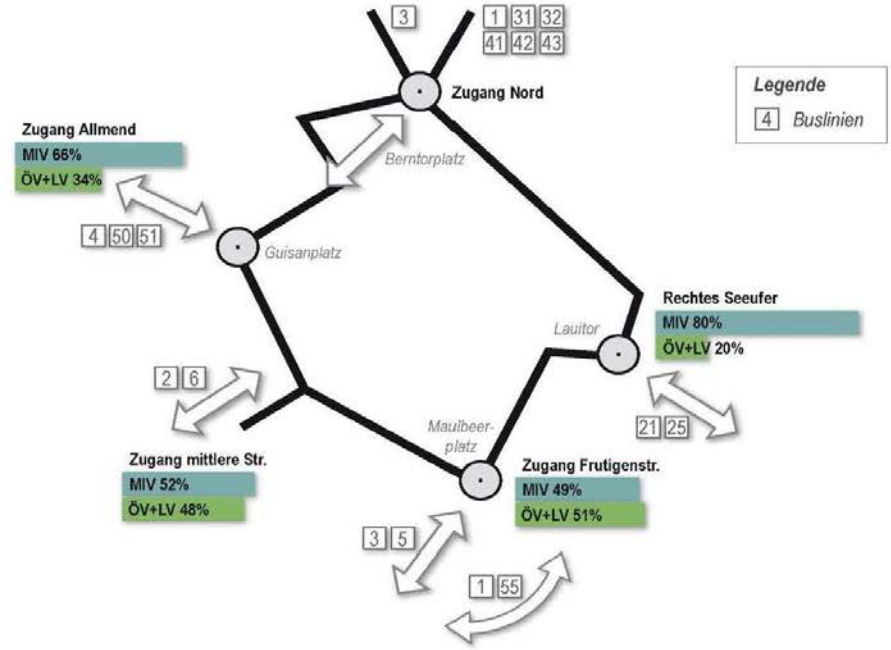


Abbildung 58 Modal Split 2: Verhältnis MIV zu ÖV+LV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

## 9.3 RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6 (Stand Vorprüfung 29.11.2015)

| ÖV-Anbindung Frutigen | ÖV-6 |
|---|---|

☐ Im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. --
☒ Im übrigen RGSK-Perimeter

**Zielsetzung**
Optimalere Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen prüfen

**Massnahme ÖV-Reg-6 Frutigen, ÖV-Anbindung**
- Abschätzung Nachfragepotenzial für IC-Halt Frutigen in Abhängigkeit mit „Lötschberger" (Massnahme umgesetzt)
- IC-Halt Frutigen einführen

**Priorisierung**
☐ A2 ('15-'18) ‖ A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☒ C (ab '27)

**Vorgehen**
1. Ausarbeitung Studie IC-Halt Frutigen (2011 erstellt)
2. Antrag für einen IC-Halt Frutigen als priorisierte Fernverkehrs-Variante im Rahmen des Berichts STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014 beim BAV eingereicht.
3. ggf. Umsetzung entsprechender Massnahmen

| Beteiligte Stellen | Federführung |
|---|---|
| BAV, Region KA, Adelboden, Frutigen, Kandersteg | AÖV |

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

AP1 Fr. Mio. --
AP2 Fr. Mio. --
AP3 Fr. Mio. offen, je nach Konzept

| | Infrastruktur | |
|---|---|---|
| Total | % | Fr. |
| Anteil Bund | % | Fr. |
| Anteil Kanton | % | Fr. |
| Anteil Gemeinde | % | Fr. |

**Stand der Koordination**
☐ Handlungsbedarf
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung
☒ Ausgangslage
☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

**Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)**
--

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte** –

**Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme** (ev. differenzieren nach Massnahmen)
- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)** ☐ A ☐ B ☐ C

**Beurteilung**

**Zweckmässigkeit und Wirkung**
Verbessertes Angebot für die Region Frutigen und Adelboden und trägt zu einer Verkehrsverlagerung bei.

**Bewertung:**
Die Massnahme kann attraktiv sein für die Tourismusregion, bewirkt also einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und führt zu weniger Lärm- und Luftbelastung.

| Sonstiges |
| --- |
| **Bemerkungen / Hinweise** --<br>Im Bericht STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014 wurden vier Varianten Aaretal - Oberland (BE-02) entwickelt:<br>- Variante 1: Verdichtung FV mit Halt in Frutigen (1. Priorität)<br>- Variante 2: Verdichtung FV ohne Halt Frutigen (2. Priorität)<br>- Variante 3: Konzeptänderung RE ohne Verdichtung (3. Priorität)<br>- Variante 4: Konzeptänderung RE mit Verdichtung (3. Priorität)<br>Die RVK setzt sich für den IC-Halt ein. Prüfung IC-Halt auf nationaler Ebene (Voraussetzung ist Vollausbau Lötschberg). |
| **Grundlagendokumente**<br>- Studie IC-Halte Frutigen, 03.03.2010<br>- Studie IC-Halte Frutigen, 14. August 2011<br>- Regionales Angebotskonzept 2014-2017, RVK 5, 30. Mai 2012<br>- Bericht STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014 |